3/86

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

BR 58.3 im Bw Gera



Sonnen-
untergang

Unter dieser Überschrift stellen wir Ihnen, liebe Leser, einige Fotomotive vor, die anläßlich des 7. Fotowettbewerbs des DMV von Eisenbahnfreunden eingesandt wurden. Wir berichteten darüber im „me" 12/85 auf den Seiten 12 und 13.
Viele Leser wünschen, daß wir mehr Stimmungsfotos veröffentlichen. Wir möchten diesem Anliegen gerne nachkommen, und dabei ist natürlich auch Ihr gutes Farbdia gefragt.
Vielleicht aber folgen Sie auch dem Aufruf zum nächsten Fotowettbewerb – er wird voraussichtlich im Heft 7/86 veröffentlicht – und schicken Ihre schönsten Dias ein. Eine weitere Farbbildserie mit Wettbewerbsdias bereiten wir vor und werden sie demnächst veröffentlichen.
me

1 „Gegenlicht", Autor: H.-J. Ewald, Berlin

2 „Abendliche Ruhe", Autor: J. Engler, Oschatz

3 „Abendlicht", Autor: J. Schulze, Brandenburg

4 „Nachtruhe", Autor: H.-J. Ewald, Berlin (Dieses Foto erhielt beim 7. Fotowettbewerb ein Diplom.)

1



2



3



4



modell eisenbahner inhalt **3/86**

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
35. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Man könnte meinen, dieses schöne Gartenbahn-Motiv wäre ein willkommener Frühlingsgruß! In Wirklichkeit jedoch entstand unser heutiges Titelfoto schon im November vergangenen Jahres anläßlich der Gartenbahn-Ausstellung der AG 3/18 im Kulturhaus des VEB PLANETA. Wir berichteten bereits in der Februarausgabe über diese eindrucksvolle Veranstaltung. Und diese Erinnerung an den Bahnhof Kleinbach zeigt recht deutlich, daß die Modellbahnfreunde um Wolfgang Paul keine Mühe scheuten, die bis dato einmalige Ausstellung auf die Beine zu stellen! Erkennen Sie die Lok? Nun, es ist die IK der Seifhennersdorfer Heinz und Wolfgang Frey.
Foto: P. Noppens, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

P 28/86
Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 19. 2. 1986
Geplante Auslieferung: 25. 3. 1986

Geplante Auslieferung des Heftes 4/86: 28. 4. 1986

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen sind zu richten an: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen …

Die Gartenbahn in Oederan

Wer einen Ausflug nach Oederan (Kreis Freiberg) plant, sollte nicht versäumen, die Freilandmodellschau „Kleines Erzgebirge" zu besichtigen.
Das Kernstück der Anlage ist eine Gartenbahn (siehe Foto), die von jung und alt gern besucht wird. Der Zug hält an den einzelnen Stationen, pfeift und fährt langsam bergan und bergab. Ebenfalls sehr reizvoll ist die Streckenführung mit einem Tunnel und zahlreichen Brükken. Also, ein Besuch lohnt sich.
Text und Foto: K. Richter, Schwarzenberg

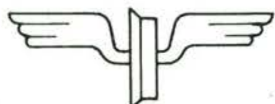
Leser schreiben …

Japan im Modell

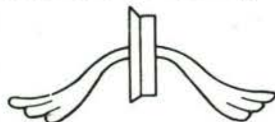
Noch bis zum 1. Mai 1986 zeigt das Stadtmuseum in Seifhennersdorf eine Modellbahnanlage mit japanischem Motiv. Außerdem werden Farbfotos, Poster und Gebrauchsgegenstände gezeigt und vermitteln dem Besucher viel über das Leben im Fernen Osten.
Öffnungszeiten: Montag bis Donnerstag 9.00–12.00 Uhr sowie 13.00–17.00 Uhr, zusätzlich jeden zweiten und vierten Sonntag im Monat 9.00–12.00 Uhr und 13.00–18.00 Uhr.
H. Haschke, Seifhennersdorf



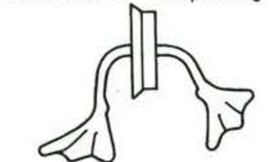
D 240 Ankunft 6.30 Uhr



D 240 30min Verspätung



D 240 100min Verspätung



Jetzt als Piktogramm

Rationeller aber mit Humor sollen ab April die Reisenden auch über unangenehme Dinge informiert werden. Solche aufwendigen Texte wie: „Der D 559 von Stralsund nach Eisenach hat voraussichtlich 100 Minuten Verspätung.
Wir bitten um Verständnis (!) und vor allen Dingen um Ruhe!! Schließlich hat ja die Fahrkarte vier Tage Gültigkeit!!!" entfallen künftig.
me (frei nach „Eulensp." 43/85)

Leser antworten …

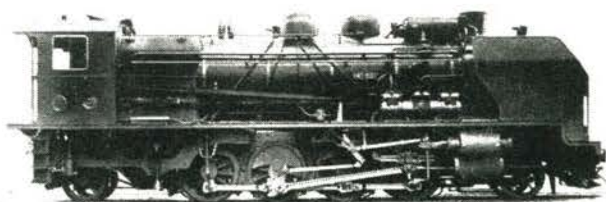
Linksbetrieb

Der Anteil linksbetriebener Eisenbahnstrecken bei verschiedenen europäischen Staatsbahnen (siehe „me" 5/1985, S. 3) ist an sich recht groß; am bekanntesten sind Großbritannien (BR) und Frankreich (SNCF), etwas weniger herumgesprochen haben sich die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und die Staats- und Privatbahnen in Schweden (SJ und TGOJ).
In Österreich fuhr man bis 1938 grundsätzlich links. Danach begann die Umrüstung bedeutender Hauptstrecken auf Rechtsbetrieb, die sich bis zum Sommer 1942 hinzog.
Bis auf einige Ausnahmen wurden in den nachfolgenden Jahren keine Umbauarbeiten mehr durchgeführt. So war die Franz-Josefs-Bahn (FJB) Wien–Gmünd auf dem Abschnitt Wien FJB–Schwarzenau (154 km) im zweigleisigen Betrieb bis 1968 grundsätzlich nur linksseitig befahrbar; und damit standen auch sämtliche Signale links vom Streckengleis.
Später wurde der Abschnitt Schwarzenau–Eggenburg–Absdorf-Hippersdorf auf eingleisigen Betrieb zurückgebaut.
Der überwiegende Teil der Einfahr- und Blocksignale verblieb linksseitig. Rechts neben dem Gleis stand eine weiße quadratische Tafel mit rotem Dreieck, die auf den Standort des Hauptsignals hinwies – ähnlich wie unser So 2, zumal der Lokführer (bei allen Traktionsarten) stets rechtsseitig seinen Arbeitsplatz hatte.
Anders dagegen verhält es sich bei den Schwedischen Staatsbahnen. Bei allen Triebfahrzeugen sind die Bedienungseinrichtungen auf der linken Führerstandseite installiert (VT und Ellok), bei einigen ET-Baureihen auch in der Mitte.
Mehrere Mitfahrten auf den Ellok-BR „Da", „F" und „Rc2" bzw. „Rc3" hinterließen einen fremdartigen Eindruck. Das Führerbremsventil befand sich ganz links. Beim alten Knorr-Ventil, Ba St 10, befand sich der Führerbremshebel in der Fahrtstellung in Richtung „Lokf." u. wurde in den einzelnen Bremsstufen bis zur Schnellbremsstellung linkshändig weggeschoben. Der Stufenwähler bzw. die Schaltkurbel und sämtliche Schaltelemente für die Hilfsbetriebe waren dagegen mit der rechten Hand zu betätigen.
Ein deutscher Lokführer würde bei einer derartigen Anordnung für jede Schalthandlung die Arme über Kreuz legen…
Sämtliche Lichtsignale (Formsignale gibt es in den südlichen Direktionsbezirken nicht mehr), und Kennzeichen aller Art stehen selbstverständlich links von Strecken- und Bahnhofsgleisen, auch auf eingleisigen Strecken. Eine Umstellung auf Rechtsbetrieb ist bei den SJ nicht geplant, da sie zu den übrigen Bahnverwaltungen, ausgenommen der NSB, keine Landverbindung hat.
G. Zeitz, Berlin

Auch auf deutschem Boden sind die Züge nicht immer rechts gefahren. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, die als erste zweigleisig ausgebaut war, bevorzugte in den ersten Jahren den Linksverkehr. Ebenso hielten es die Staatsbahnen von Baden und Hannover. Hier kam es 1866 unter dem Einfluß von Preußen zum Wechsel auf die rechte Seite, während in Baden die Züge bis in die 80er Jahre links fuhren. Erst im Sommer 1888 wurde auch hier die Umstellung auf Rechtsverkehr abgeschlossen. Seitdem wird bis auf wenige regionale Ausnahmen bei den deutschen Eisenbahnen einheitlich rechts gefahren. Ausgewählte Streckenabschnitte werden heute bei der DR und DB planmäßig im Linksbetrieb befahren. Es handelt sich dabei um stark belastete Streckenabschnitte, die signaltechnisch so gesichert wurden, daß jedes der beiden Gleise ohne weiteres in jeder Richtung befahren werden kann. Dieses Verfahren wird Gleiswechselbetrieb genannt.
K.-Fr. Walbrach, Idstein (BRD)

Dampflokomotiven in Vietnam

Auf „Leser fragen …" („me" 2/1984 Seite 2) möchte ich noch einmal zurückkommen. Es handelt sich um eine Lokomotive aus der Serie 141.501–141.515 der Vietnam Hoa Xa (Vietnamesische Staatsbahn). Der Erbauer ist SACM (Grafenstaden), Fabrik-Nr. 8028–8043, Baujahr 1947. Es gab noch ein weiteres Baulos dieses 1'D1'h2-Typs mit den Nummern 141.516–141.527. Diese dürften auch von SACM sein. Leider sind die Fabrik-Nr. nicht bekannt.
Foto: Die 141.501, SACM 8028/1947
U. Bergmann, Hamburg



Auch dienstlich nicht zu verachten!



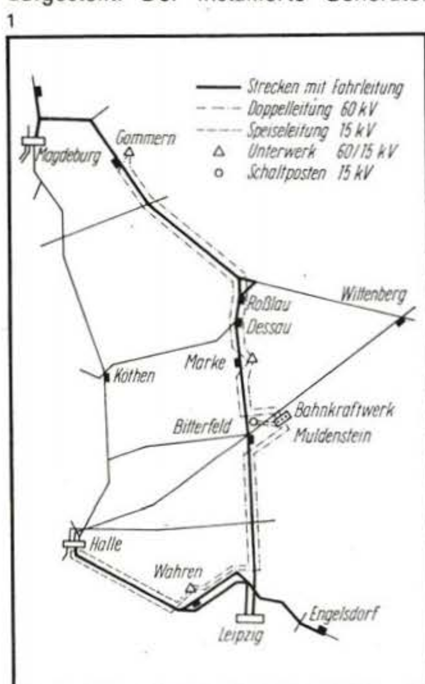
Fotografiert an einem Bahnsteigende in Saalfeld von U. Maschek, Magdeburg

Siegfried Graßmann, Gräfenhainichen

75 Jahre Bahnkraftwerk Muldenstein

Seit der Jahrhundertwende gab es beachtliche Erfolge, die Elektroenergie auch für die Eisenbahn nutzbar zu machen. Sie veranlaßten schließlich die Königlich-Preußische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) auf dem 26 km langen Streckenabschnitt Dessau–Bitterfeld den elektrischen Zugbetrieb mit einphasigem Wechselstrom zu erproben.
Schon damals war die Elektrifizierung des 287 km langen mitteldeutschen Ringes Magdeburg–Dessau–Bitterfeld–Leipzig–Halle–Magdeburg geplant. Mit Gesetz vom 29. Juli 1909 bewilligte der Landtag die Mittel in Höhe von zwei Millionen Mark für den Versuchsbetrieb zwischen Dessau und Bitterfeld. Die dafür erforderliche Energie sollte durch das zu errichtende Bahnkraftwerk Muldenstein geliefert werden, das nicht an der ehemaligen Versuchsstrecke, sondern 5,1 km von Bitterfeld entfernt an der Strecke Berlin–Halle, in der Nähe der damaligen Güterladestelle Muldenstein, entstand.
Ausschlaggebend für die Wahl des Standortes waren die günstige Lage zu den Braunkohlelagerstätten des mitteldeutschen Raumes und zur Mulde, aus der das Kühlwasser gewonnen wird, sowie die vorteilhaften Geländeverhältnisse.
Am 18. Januar 1910 erfolgte der erste Spatenstich zum Bau des Kraftwerkes. Genau ein Jahr später, am 18. Januar 1911, fuhr erstmalig eine elektrische Lokomotive auf der Strecke Bitterfeld–Dessau, und ein Tag später fanden die offiziellen Eröffnungsfahrten mit durch Elloks bespannten Zügen statt.
Als Baustufe I wurden in Muldenstein zunächst nur die für den Versuchsbetrieb notwendigen Anlagen errichtet. Das vorübergehende Kesselhaus befand sich in einem Fachwerkbau. Die darin vorhandenen Fundamente, Kessel und der Schornstein waren bereits ein Teil der endgültigen Anlage. Die ersten beiden Dampferzeugergruppen, bestehend aus zwei Steilrohrkesseln der Bauart Garbe und zwei Steilrohrkesseln der Bauart Stirling lieferten Heißdampf mit einer Temperatur von 375 °C und 1,5 MPa Druck.
Ebenso gab es für die Wasserversorgung, die Kohle- und Aschebeförderung zunächst nur provisorische Einrichtungen. Lediglich das Maschinenhaus und der unterirdische Wasserzu- und -ablaufkanal wurden bereits in der endgültigen Form hergestellt. Den Innenausbau des Maschinenhauses behielt man sich für die II. Baustufe vor, da hier die Transformatoren und die gesamte Schaltanlage für den Versuchsbetrieb untergebracht werden mußten. Es wurde ein Turbogenerator, bestehend aus einer „5000-pferdigen" Dampfturbine der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) und einem Generator der Siemens-Schuckert-Werke (SSW) aufgestellt. Der installierte Generator erzeugte eine Dauerleistung von 3000 kW. Die Frequenz des Einphasenwechselstromes betrug dabei 15 Hz. Zwei Kraftwerktransformatoren setzten die Spannung auf 60 kV herauf. Diese Leistung wurde zunächst mit einer provisorischen Freileitung, später mit zwei Freileitungen zum vorläufigen Unterwerk (Uw) Bitterfeld transportiert. Es transformierte die Spannung auf 10 kV herab und speiste die Strecke Bitterfeld–Dessau. Erst während des Versuchsbetriebes ging man zu dem im Jahre 1912 zwischen den deutschen Länderbahnverwaltungen festgelegten Einheitsstromsystem von 16⅔ Hz, 15 kV über. Das Unterwerkgebäude dient heute nach einigen Umbauten als Wohngebäude. Für die Erprobung von Hochspannungskabeln wurden von den Siemens-Schuckert-Werken sowie der Felten und Guilleaume-Carlswerke AG je zwei 60-kV-Einfachkabel zwischen dem Bahnkraftwerk und dem Uw Bitterfeld verlegt. An beiden Kabeln traten häufig Spannungsdurchschläge auf, so daß sie auf Dauer ungeeignet waren.

1



1 Lage des Bahnkraftwerkes Muldenstein im elektrifizierten Streckennetz, Stand 1923

Nach Abschluß der Versuche und dem Vorliegen günstiger Betriebsergebnisse stimmte die KPEV der Elektrifizierung der Strecken Magdeburg–Dessau, Bitterfeld–Leipzig und Leipzig–Halle zu. Somit konnten ab 1. August 1911 die weiteren Bauarbeiten im Bahnkraftwerk Muldenstein fortgeführt werden. Folgende Anlagen waren herzustellen: Die Brücken für die Kohlezuführungsgleise, die Schornsteine, das Kesselhaus, das Maschinenhaus, das Schalthaus, die Kühlwasserversorgungsanlage für den Kondensationsbetrieb, das sogenannte Wohlfahrtsgebäude (heute als Verwaltungsgebäude genutzt), die Beamten- und Arbeiterwohnhäuser, das Gebäude für die Ascheabsaugvorrichtung, der Ölkeller sowie Gleis- und Straßenanlagen. Das Kraftwerk erhielt dadurch die im wesentlichen noch heute sichtbare Gestalt. Parallel zu den Gleisen der Strecke Bitterfeld–Berlin wurden das Kesselhaus, das Maschinenhaus und das Schalthaus errichtet. Die drei mittig im Kesselhaus stehenden 103,6 m hohen Schornsteine erforderten z. T. umfangreiche Gründungsarbeiten. Der in Klinkerbauweise entstandene Schornstein II wurde nach viermonatiger Bauzeit fertiggestellt. Um jeden Schornstein wurden acht Kessel von je 9 bis 12 t Dampferzeugung pro Stunde aufgestellt. Über den sich an den Längsmauern des Kesselhauses befindlichen Heizerständen liegen die Kohlebunker und darüber die Kohlezuführungsgleise.
Bis heute wird die Kohle mit Selbstentladewagen direkt in die Kohlebunker transportiert, um dann mittels Schwerkraft die Roste der Dampferzeuger zu beschicken.
Im Maschinenhaus wurden vier weitere Turbogeneratoren analog dem des Versuchsbetriebes aufgestellt. Die Turbinen waren direkt mit dem Generator gekoppelt; je zwei wurden von der AEG und den Maffei-Schwartzkopff-Werken geliefert. Jeder Generator gab eine Dauerleistung von 3,3 MW ab. Somit waren insgesamt 16,5-MW-Dauerleistung im Bahnkraftwerk installiert. Über die zum größten Teil auf dem Fahrleitungsgestänge der elektrischen Strecken mitgeführten 60-kV-Freileitungen wurden die Unterwerke Wahren, Marke und Gommern gespeist. Zur Zu- bzw. Ableitung des Kühlwassers für die Kondensatoren der Turbinen sind unterirdisch und übereinanderliegend zwei Kanäle aus Beton zwischen dem Maschinen- und Kesselhaus errichtet worden.
Im Mai und Juni 1914 wurden die Strecken Wahren–Engelsdorf und Bitterfeld–Leipzig erstmalig eingeschaltet. Doch schon am 1. August desselben Jahres mußte mit Kriegsausbruch der elektrische Betrieb eingestellt werden. Die kupfernen Fahrleitungen wurden demontiert und der Rüstungsindustrie zugeführt. Von 1915 bis Kriegsende diente das Kraftwerk zur Luftstickstoff-

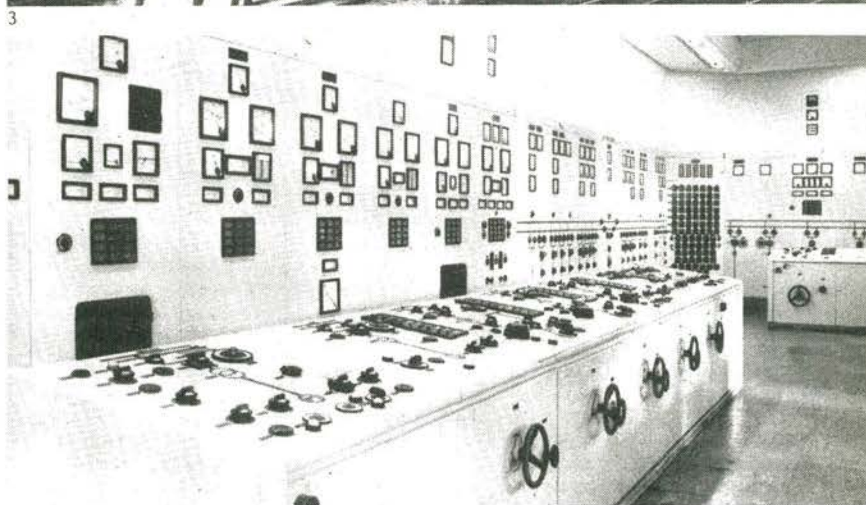
gewinnung. 1922 baute man die hierzu zusätzlich errichteten Anlagen wieder ab.
Ende September 1921 nahm das Bahnkraftwerk Muldenstein den Betrieb wieder auf. Bis zum 16. Mai 1923 waren die Strecken Halle – Leipzig – Bitterfeld – Dessau – Magdeburg auf elektrischen Betrieb umgestellt. Aufgrund finanzieller Schwierigkeiten wurde aber erst am 7. Oktober 1934 der elektrische Betrieb auf der Strecke Halle – Köthen – Magdeburg aufgenommen.
Im Jahre 1929 ließ die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Kraftwerk Muldenstein einen 10-MW-Turbogenerator mit einem Übersetzungsgetriebe v. 1:3 aufstellen. Dadurch konnte die Wärmewirtschaft des Kraftwerkes verbessert werden. Der anfänglich nicht sonderlich dichte Fahrplan hatte eine stark wechselnde Kraftwerksbelastung zur Folge, die die Feuerführung der Dampferzeuger sehr erschwerte. Daher entschloß man sich zur Aufstellung zweier Dampfspeicher der Bauart Ruths. Die genannte neue Turbine wurde für gemischten Frischdampf-Speicherdampfbetrieb ausgelegt. Da diese Wärmespeicher bis zur Leistungsgrenze beansprucht wurden, rüstete man eine Kesselgruppe mit Braunkohlenstaubfeuerung aus und errichtete 1935 eine Kessel mit Krämer-Mühlenfeuerung. Als Ersatz für eine ältere Turbine kam im selben Jahr ein weiterer 10-MW-Turbogenerator hinzu. Turbine und Übersetzungsgetriebe wurden von der AEG, der Generator von den SSW geliefert. Die Gesamtleistung betrug somit 33,2 MW (vier Maschinensätze je 3,3 MW und zwei Maschinensätze 10 MW).
Ende der 30er Jahre wurde die Elektrifizierung der Strecke München – Berlin in Angriff genommen. In Vorbereitung des zu erwartenden hohen Leistungsbedarfs im Bahnenergienetz wurde von 1938 bis 1941 das Reichsbahnkraftwerk (RKW) Muldenstein rekonstruiert. Im Kesselhaus lösten sechs große Dampferzeuger (DE) mit Mühlenfeuerung von den Babcock- und Wilcox-Dampfkesselwerken AG, Borsig Berlin und den Dürrwerken AG die alte Technik ab. Jeder DE lieferte maximal 40 t Dampf pro Stunde mit 3,5 MPa Betriebsdruck und einer Temperatur von 435 °C über zwei neu aufgestellte Dampfverteiler an die drei neuen 11,3 MW-Turbogeneratoren. Im Maschinenhaus wurden die vier kleinen Turbogeneratoren demontiert und drei Turbogeneratoren, zwei Hausturbogeneratoren und ein Notstromdieselaggregat aufgestellt. Die beiden Hausturbogeneratoren waren von der AEG zur Erzeugung von 50-Hz-Drehstrom für die Eigenbedarfsversorgung des Kraftwerkes aufgestellt. Sie hatten je eine Leistung von 3,2 MW. Die Lastspitzen des neu aufgebauten 100-kV-Netzes und des alten 60-kV-Netzes könnte mit Hilfe eines Kuppelumspanners auf alle Maschinen des Kraftwerkes übernommen werden.
Neu errichtet wurden außerdem die Schaltwarte, Speisewasseraufbereitungsanlage, die Eigenbedarfs- und Kühlwasserversorgungsanlagen sowie das Einlaufbauwerk mit geänderten Zu- und Ablaufkanälen. Die Gesamtleistung des Reichsbahnkraftwerkes erhöhte sich mit diesen Rekonstruktionsmaßnahmen auf 56,5-MW-Dauerleistung.
Eine 100-kV-Fernleitung verband das Reichsbahnkraftwerk Muldenstein mit den Bahnstromerzeugern des süddeutschen Netzes und den Unterwerken der Strecke München – Halle.
Der elektrische Zugbetrieb im mitteldeutschen Netz wurde bekanntlich im März 1946 eingestellt, da die Fahrzeuge und Anlagen unter die Reparationsleistungen an die Sowjetunion fielen. Die Demontage des Reichsbahnkraftwerkes Muldenstein begann am 1. April 1946 und war nach einem Jahr beendet. In den Jahren danach wurden in den Gebäuden des Kraftwerkes Lokvorwärmer aller Typen und Kleintransportbehälter für das RAW Halle repariert.
Im Sommer 1952 stellte die Sowjetunion die Maschinen und Anlagen des Kraftwerkes Muldenstein zum Wiederaufbau zur Verfügung. Im wesentlichen wurden die Anlagen so aufgebaut, wie sie vor dem Abbau bestanden. Ältere Kessel und Turbinen der Turbogeneratoren 1 und 2 wurden infolge Überalterung und zur Vereinfachung des Dampfregimes nicht wieder errichtet. Am 27. Juli 1955 fand unter Beteiligung des damaligen Verkehrsministers Erwin Kramer die offizielle Wiederinbetriebnahme des Reichsbahnkraftwerkes Muldenstein statt. Mit Beginn des elektrischen Zugverkehrs auf der Strecke Halle – Köthen am 1. September 1955 nahmen die An-

2 Ansicht des Kesselhauses mit den Brücken für die Kohlezufahrgleise um 1913. Im Vordergrund die Gleise der Strecke Bitterfeld – Berlin. Heute befindet sich auf diesem Gelände eine Schienenschweißanlage des Obw Leipzig. Mitte der 50er Jahre wurde die Hauptstrecke verlegt, weil hier die Kohlevorkommen durch den Tagebau Muldenstein abgebaut wurden.
(Repro aus (3))

3 Heutiger Zustand der Schaltwerke des RKW „DSF" Muldenstein.

Zeichnung: Verfasser; Fotos: Sammlung Verfasser (2), Verfasser (3)

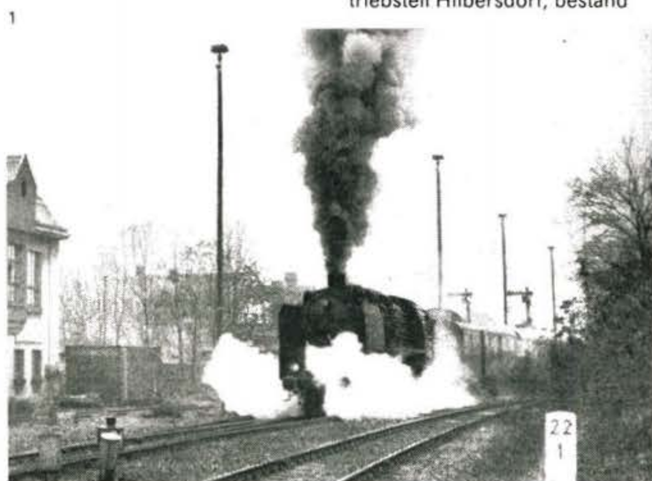
2


3


Jubiläum im Vogtland

Vor nunmehr vier Monaten wurde in der Textilarbeiterstadt Falkenstein ein doppeltes Eisenbahnjubiläum gefeiert. Die von Herlasgrün und Zwickau hier einmündenden Strecken bestehen 120 bzw. 110 Jahre. Am 1. November 1865 wurde die „Vogtländische Eisenbahn" eröffnet, die in Herlasgrün von der ehemaligen Sächsisch-Bayerischen Bahn abzweigt und den Städten Auerbach, Falkenstein, Oelsnitz und Adorf einen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung brachte. Obwohl das Teilstück bis Oelsnitz später zur Sekundärbahn „degradiert" wurde, hat die heutige Kursbuchstrecke 444 Herlasgrün – Falkenstein besonders im Güterverkehr große Bedeutung. Gleiches trifft für die am 29. November 1875 eingeweihte Strecke Zwickau – Falkenstein zu. Sie hatte von Anfang an für die Wirtschaft der Göltzschtalstädte eine große Bedeutung.
In Vorbereitung dieses Doppeljubiläums entwickelten die Eisenbahner des Dienstortes Falkenstein vielfältige Aktivitäten. Am 2. November 1985 verkehrte ein Sonderzug, bestehend aus der Zwickauer 50 849 und dem Traditions-Eilzug über die genannten Strecken, die – von Ausnahmen abgesehen – schon seit vielen Jahren dampffrei sind. Im Falkensteiner Heimatmuseum gab es eine Sonderausstellung. Abb. 1 zeigt den Sonderzug bei der Fahrt am 2. November 1985 aus dem Bahnhof Falkenstein.
Text und Foto: W. Rettig, Görlitz

1



2



Attraktion im Heizhaus

Das Heizhaus Hilbersdorf, seit 1969 Bw Karl-Marx-Stadt/Betriebsteil Hilbersdorf, bestand am 30. Oktober 1985 85 Jahre. Neben einer Reihe von Diesellokomotiven der BR 132, die hauptsächlich auf den Strecken nach Elsterwerda und Borna verkehren, sind gegenwärtig 25 Lokomotiven der BR 50, darunter die 50 2740, die Museumslok 38 205 und die 86 1049 hier beheimatet. Zum Jubiläum ließ man sich etwas einfallen. Außerhalb der obligatorischen Lokschau wurden am 18. Oktober vorigen Jahres die 50 2740, 3698, 3628, 1002, 58 3047, 58 261, 86 1049, 94 2105 und 38 205 vor dem Haus 1 zur Lokparade aufgestellt. Je eine Lok der BR 250, 132, 118 und 106 rundeten das Bild ab.
Attraktion am 19. und 20 Oktober 1985 war ein Güterzug, der von Karl-Marx-Stadt nach Freiberg fuhr und mit den Lokomotiven 44 1093, 58 3047 und 50 1002 bespannt war.
Die auf Abb. 2 zu sehenden Lokomotiven gehörten entweder selbst zum Bw Karl-Marx-Stadt, oder es waren Vertreterinnen dieser BR hier beheimatet. Über mehrere Jahrzehnte wurden die Loks der BR 58 (bis 1974), 86 (bis 1974; die 86 1049 noch heute, gehört als betriebsfähige Heizlok zum Bw Karl-Marx-Stadt), und 94^{19-21} (bis 1968) hier eingesetzt.
Text und Foto: S. Künzel, Karl-Marx-Stadt

lagen den Dauerbetrieb auf. Bis Ende der 50er Jahre wurden sieben Mühlenkessel und drei Turbogeneratorsätze (je 11,3 MW) installiert. Als Ersatz für die Turbinen der Turbogeneratoren 1 und 2 kamen zwei 50-Hz-Motorgeneratoren hinzu. So entstanden zwei stationäre Umformersätze, die den Bahnstrom mit der Frequenz von 16 ⅔-Hz- in 50-Hz-Drehstrom und umgekehrt umwandeln konnten. Mit Hilfe dieser Umformer wurde überschüssige Energie über eine für den Eigenbedarf des Kraftwerkes neu errichtete 30-kV-Schaltanlage in das 50-Hz-Netz der chemischen Industrie abgegeben. Mit der ständigen Erweiterung des elektrifizierten Streckennetzes stieg der Bahnenergiebedarf stark an; die Richtung des Energieflusses der Umformer kehrte sich um. Der hierzu benötigte Strom wurde über eine neu aufgebaute 110-kV-Freiluftschaltanlage aus dem 50-Hz-Landesnetz bezogen.
Nach erfolglosen Versuchen, 50-Hz-Drehstrom mittels Quecksilberdampfgleichrichter direkt in 16 ⅔-Hz-Bahnstrom umzuformen, wurden zu diesem Zweck 1967 zwei fahrbare Synchron-Umformer in Betrieb genommen. Sie stellten den Prototyp für weitere Umformer dar und speisen derzeit den Knoten Bitterfeld mit Bahnenergie.
Die Bahnmaschinen 3, 4 und 5 versorgen gegenwärtig über eine 110-kV-Ringleitung im Parallelbetrieb mit den zentralen Umformerwerken Karl-Marx-Stadt und Dresden-Niedersedlitz das sogenannte sächsische Dreieck und einige andere Strecken im Raum Halle/Leipzig. Über eine 60-kV-Stichleitung wird das Umformer Köthen mit Bahnstrom beliefert. Von den Umformersätzen läuft zeitweise ein 16 ⅔-Hz-Generator als Phasenschieber zur Verbesserung der Netzverhältnisse.
Die hohen Anforderungen des Elektrifizierungsprogrammes der Deutschen Reichsbahn machen auch vor dem heutigen Reichsbahnkraftwerk „DSF" Muldenstein keinen Halt. Besonders auf dem Gebiet der Dampferzeugung und -fortleitung sowie im Maschinenbau sind in den letzten Jahren effektive Rationalisierungsvorhaben verwirklicht worden. Dadurch wurde Gebrauchsenergie im erheblichen Umfang eingespart. Werktätige konnten für andere wichtige Tätigkeiten freigesetzt werden. In der Perspektive soll der Bahnstrom noch effektiver als bisher erzeugt werden, und neue Kapazitäten sind zur eigenen Reparatur an Anlagen und Ausrüstungen vorgesehen.

Quellenangaben

(1) Heyden: Die elektrische Zugförderung auf der Strecke Dessau – Bitterfeld.
Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen, Jg. IX, Heft 16/17.
(2) Königl. Eisenbahndirektion Halle a. Saale: Die Anlagen zur elektrischen Zugförderung auf der Strecke Dessau – Bitterfeld und ihre Erweiterung nach Magdeburg, Leipzig und Halle.
(3) Mentzel: Bauanlagen für die Herstellung der elektrischen Zugförderung auf den Eisenbahnlinien Magdeburg – Bitterfeld – Leipzig – Halle.
Zeitschrift für Bauwesen 1914
(4) Tetzlaff: Elektrische Betriebseröffnung Dessau – Bitterfeld vor 25 Jahren. Elektrische Bahnen (EB) 1936
(5) Tetzlaff: Elektrisierung der Reichsbahnstrecke Halle – Magdeburg EB 1935
(6) Glanert: Die Entwicklung des elektrischen Zugbetriebes in der 20er Jahren in Mitteldeutschland. „me", Heft 8/1976.
(7) Schmitt, Kloss u. Klüsche: Betriebserfahrungen und Erweiterungsbauten in Reichsbahn-Wärmekraftwerken. Ergänzungsheft 1941 der EB: Das elektrische Eisenbahnwesen der Gegenwart
(8) Angaben langjähriger Mitarbeiter des RKW.

Thomas Frister (DMV), Gera

Die Baureihe 58.30 im Bw Gera

Zu den markantesten Lokomotiven des Bw Gera gehörte die Baureihe 58.30. Fast 17 Jahre, vom 7. April 1960 bis zum 7. März 1977, war sie hier beheimatet. Die BR 58.30 bestimmte nicht nur wesentlich die letzten Jahre des Dampflokgeschehens im Bw Gera, sie beendete in diesem Bahnbetriebswerk auch die Dampflokzeit.
Insgesamt waren in Gera 36 Lokomotiven – davon allein 19 Erstzuteilungen – stationiert. Dieser Beitrag schließt an unsere Veröffentlichung über die Baureihe 50.30 des Bw Glauchau im „me" 4/84 auf den Seiten 6 bis 10 an.

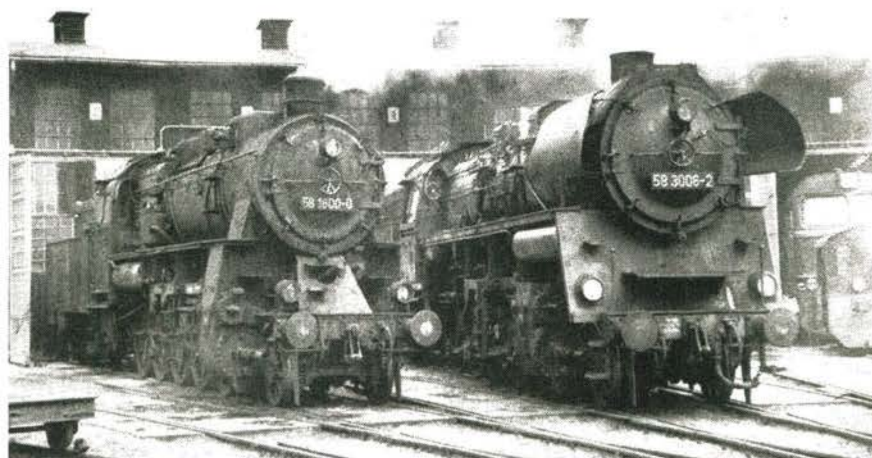
Der Einsatz dieser Lokomotiven ist eng mit der Baureihe 58.10-21 im Bw Gera verknüpft; zählte doch Gera seit den 20er Jahren zur Hochburg dieser Lokomotiven im damaligen RBD-Bezirk Erfurt. Von den durchschnittlich 50, während der 30er Jahre im BW Gera stationierten Güterzugschlepptenderlokomotiven, zählten stets etwa 20 Lokomotiven zur ehemaligen preußischen Gattung G 12. Nach dem zweiten Weltkrieg wuchs die Bedeutung der Baureihe 58.10-21 bei der Zugförderung im Bereich des BW Gera weiter an. In den Jahren 1951 und 1952 erreichte sie mit 44 bzw. 43 Maschinen den höchsten Bestand.

Welche Gründe gab es nun, die inzwischen rekonstruierten Lokomotiven ab April 1960 in beachtlicher Stückzahl im Bw Gera zu beheimaten?

Da sind zunächst die starken Neigungen der von Gera ausgehenden Strekken zu nennen, die – mit Ausnahme der Elstertalbahn und ihrer natürlichen Fortsetzung nach Zeitz – Leipzig – alle das Elstertal verlassen. Deshalb waren von jeher leistungsfähige Lokomotiven erforderlich. Aber besonders die Strecke Gera – Weida – Mehltheuer – Gutenfürst war 1960 für die damals zuständige Rbd Dresden der Anlaß, die Baureihe 58.30 in Gera zu konzentrieren. Durch die Elektrifzierung der Strecken Leipzig – Werdau – Reichenbach (V.) und Werdau – Zwickau wurde ein Großteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs über Gera – Mehltheuer zur Grenzübergangsstelle Gutenfürst geleitet. Mit der Baureihe 58.30 war es nun möglich, die 1 500-t-Züge (einschließlich Schiebeloks) erheblich besser zu fahren als mit den bisher eingesetzten alten G 12-Lokomotiven. Die Baureihe 44 konnte nach Gutenfürst nicht verkehren, da die Strecke zwischen Weida und Mehltheuer nicht für 20-t-Achsfahrmasse zugelassen war. An das Lokpersonal wurden bei den durchgehenden Güterzügen außerordentlich hohe Forderungen gestellt, da zwischen Gera (192 ü. NN) und Gutenfürst (569 ü. NN) bei einer Entfernung von 69 km die Strecke bis auf zwei kleine Abschnitte ständig steigt.

Das Bw Gera erhielt aufgrund der hohen Transportleistungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr neben Loks der Baureihe 50.0-31 ab 1961 insgesamt sieben Maschinen der Baureihe 50.35-37. Sie übernahmen unter anderem die Beförderung des Schnellzugpaares D 137/138 zwischen Gera und Hof. Doch zurück zur Stationierung der Baureihe 58.30 in Gera. Sie läßt sich in vier Zeitabschnitte unterteilen.

1



1 Von 1960 bis 1971 gehörte ein solches Motiv zum täglichen Bild. Diese Aufnahme mit den Lokomotiven 58 1800 und 58 3006 entstand am 5. Juli 1974 vor dem Schuppen 2 des Bw Gera.

2 Rund einen Monat älter ist dieses Foto von der 58 3029 vor dem Schuppen 1 des Bw Gera.

Von 1960 bis 1969

Am 7. April 1960 wurde die erste „Reko" – so wurde die 58.30 beim Lokpersonal im Bw Gera genannt –, die 58 3030, in Betrieb genommen. Bis zum 1. September 1962 (58 3056) folgten nun weitere 18 Maschinen. Weitere vier Lokomotiven kamen zwischen September und Dezember 1962 vom Bw Döbeln nach Gera hinzu (Tabelle 4).

Ab 1960 wurde aber auch der Bestand an Lokomotiven der Baureihe 58.10-21 schrittweise verringert.

Als dann der Streckenabschnitt bis Reichenbach (V.) am 20. Dezember 1963 an das elektrifizierte Netz angeschlossen war und der grenzüberschreitende Güterverkehr wieder über Werdau – Plauen oberer Bahnhof lief, wurden die vier ehemaligen Döbelner Maschinen zwischen Januar und März 1964 an das Bw Dresden-Friedrichstadt abgegeben. Bis 1969 gehörten dann stets 19 bzw. 20 Lokomotiven zum Geraer Bestand.

Das Bw Gera leistete allerdings hin und wieder mit seinen 58.30 auch „Lokhilfe" für andere Bahnbetriebswerke, so für die Bw Werdau, Dresden-Friedrichstadt und Engelsdorf.

Von 1969 bis 1973

Ab 1969 gab es nun größere Bewegungen im Lokomotivbestand der Baureihe 58.30! Die traditionellen „58.30-Bw" Engelsdorf und Dresden-Friedrichstadt gaben nach und nach ihre Bestände ab. Von 1969 bis 1972 kamen acht Lokomotiven dieser Baureihe nach Gera. Sie ersetzten hier ab 1969 die inzwischen abgestellten bzw. abgegebenen Lokomotiven der Baureihen 44 und 58.10-21. Im Mai 1970 endete schließlich der Einsatz der 44er, und am 19. Juni 1971 wurde die letzte G 12 (58 1800) an das Bw Aue abgegeben. Somit waren von Ende 1970 bis 1972 jeweils 27 Lokomotiven dieser Baureihe im Bw Gera; eine Anzahl, die wohl kein anderes Bahnbetriebswerk aufweisen konnte!

Von 1973 bis 1975

Diese Zeitspanne wurde vom Traktionswechsel im Bw Gera bestimmt; am 29. September 1975 fand die letzte Planfahrt mit der 58 3042 statt. In den Jahren 1974 und 1975 nahm der Dampflokbestand rapide ab. Schon 1974 wurde ein Großteil der Maschinen nicht mehr benötigt (Tabelle 2). Durch die zunehmende Beheimatung von Lokomotiven der Baureihen 110 und 120 (die Baureihe 118.0 war schon seit 1968 in Gera) wurden Leistungen der 58.30 überflüssig. Hinzu kam, daß ab Sommerfahrplan 1974 die drei im Lokbahnhof Greiz eingesetzten 58.30 durch Reichenbacher 50.0-31 ersetzt werden konnten. Durch die Zuführung von Lokomotiven der Baureihe 118.2-4 ab September 1974 wurden faktisch alle Dampflokleistungen auf der alten Stammstrecke Gera – Mehltheuer – Schönberg überflüssig.

Die Bahnbetriebswerke Riesa und Glauchau erhielten alle überflüssigen Lokomotiven (Tabelle 5). Im Januar und Februar 1975 wurden nochmals drei Maschinen aus dem Bw Glauchau (58 3011, 58 3013 und 58 3016) übernommen, die meist abgestellt waren.

Am 29. September 1975 beendete die mit Girlanden geschmücke 58 3042 zwischen Zeitz und Gera zunächst offiziell die Dampflokzeit im Bw Gera – das Ende der 58.30 war damit allerdings noch nicht gekommen!

Von 1975 bis 1977

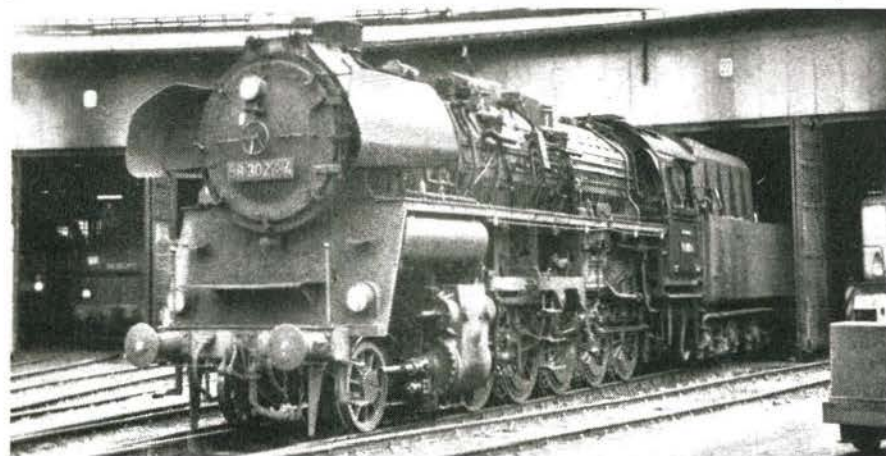
Die Traktionsumstellung verlief nicht problemlos, so daß ab Oktober 1975 erneut die 58.30 gelegentlich Zugförderungsaufgaben übernehmen mußte.

Dazu kamen neue Probleme, die sich aus der erneuten Zuordnung des Bw Gera ab 1. Januar 1976 zur Rbd Erfurt ergaben. Die Rbd Erfurt übernahm zum gleichen Zeitpunkt noch neun Lokomotiven der Baureihe 58.30.

Bis Februar 1976 waren zeitweise zwei Maschinen unter Dampf (58 3013 und 58 3043), die meist für ausgefallene Dielselloks einsprangen. Im gleichen Monat wurde noch einmal die 58 3043 kurzzeitig im Lokbahnhof Greiz stationiert und blieb dann bis auf geringe Unterbrechungen in Gera bis zum 2. Juni 1976 unter Dampf. An diesem Tag fuhr diese Maschine auf der alten Stammstrecke nach Mehltheuer und Schönberg und wurde am folgenden Tag abgestellt.

Bis August 1976 war dann die 58 3044 zeitweise in Betrieb. Die allerletzten Einsätze einer Geraer 58.30 fanden zwischen dem 21. Januar 1977 und dem 7. März 1977 mit der Lok 50 3044 auf den Strecken Glauchau – Göschwitz, Gera – Zwickau sowie auf der Strecke nach Mehlteuer statt. 1978 standen allerdings noch einmal die Lokomotiven 58 3013 und 58 3016 unter Dampf.

2



Beide Maschinen wurden bereits am 30. Januar 1978 an einen Rostocker Baubetrieb verkauft und am 25. August 1978 mit eigener Kraft durch Geraer Personal in das Bw Rostock überführt. Die anderen Lokomotiven standen in Gera und Ronneburg und wurden nach und nach zur Verschrottung in die Reichsbahnausbesserungswerke Meiningen und Stendal überführt.

Außerdem war im Bw Gera die 58 3039 vom 25. September 1979 bis 5. März 1980 als Heizlokreserve beheimatet. Die Lokomotive wurde im März 1980 an das Wohnungsbaukombinat Gera verkauft.

Tabelle 1 Bestand der Lokomotiven der Baureihen 58.10-21 und 58.30 im Bw Gera jeweils zum 1. Januar des betreffenden Jahres

Baureihe	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
58.10-21	36	29	21	11	15	13	17	17	11	12	6	3	—
58.30	—	7	14	23	24	20	19	20	20	19	23	27	27

Tabelle 2 Durchschnittlicher Einsatzbestand der Baureihe 58.30 des Bw Gera im Jahre 1974

Monat	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.,	Okt.	Nov.	Dez.
58.30	14	13	15	14	14	9	9	8	7	5	4	5

Tabelle 3 Streckeneinsatz der 58.30 des Bw Gera (1960–1977)

Gera – Weimar – Erfurt – Arnstadt – Saalfeld
Gera – Saalfeld
Saalfeld – Göschwitz – Naumburg – Zeitz – Gera
Gera – Weida – Mehltheuer – Gutenfürst
Zeulenroda unt. Bf.–Zeulenroda ob. Bf.
Mehltheuer – Plauen oberer Bahnhof
Weischlitz – Reichenbach (V.) – Altenburg – Zeitz – Gera; Gera–Zeitz–Pegau
Wünschendorf – Weida
Zeitz – Meuselwitz – Groitzsch – Neukieritzsch – Löbstädt
Krossen– Eisenberg–Porstendorf–Jena Saalbf.
Gera – Wünschendorf – Greiz Weischlitz
Weischlitz – Adorf (V.) – Bad Brambach
Wünschendorf – Werdau – Zwickau
Zwickau – Neumark – Greiz
Gera – Ronneburg – Glauchau
Ronneburg – Großröda

Die 58.30 in den Einsatzstellen

In der Triebfahrzeugeinsatzstelle Greiz wurden die 58.30 ab dem Winterfahrplanwechsel 1963/1964 stationiert. Mit Beginn des Sommerfahrplanabschnittes 1974 übernahmen Reichenbacher Loks der Baureihe 50.0-31 ihre Aufgaben. Zuletzt waren in Greiz drei Maschinen eingesetzt. Im Jahre 1974 handelte es sich um die 58 3031, 58 3040 und 58 3043.

Jeweils eine Maschine gehörte bis 1975 zur Triebfahrzeugeinsatzstelle Wünschendorf (Elster). Zuletzt waren hier die 58 3040 (1974) und 58 3041. Die Triebfahrzeugeinsatzstelle Eisenberg erhielt die Baureihe 58.30 erst mit Beginn der 70er Jahre. Als nach der Stillegung des Streckenabschnittes Eisenberg – Porstendorf im Jahre 1969 die Triebfahrzeugeinsatzstelle Eisenberg dem Bw Gera zugeordnet wurde, übernahm zunächst eine Lokomotive der Baureihe 58.10-21 die Planleistungen. Mit Ausscheiden dieser Baureihe aus dem Bestand des Bw Gera kam die 58.30 nach Eisenberg. Ihr Dasein – es war stets nur eine Maschine – währte bis zum Jahreswechsel 1973/1974. Seitdem ist eine Lokomotive der Baureihe 110 im Einsatz. Die letzte Eisenberger Dampflok war die 58 3048. Sie beförderte alle Züge auf der KBS 532.

Einsatz und Leistungen

Die 58.30 des Bw Gera verkehrte auf allen von Gera ausgehenden Strecken (Tabelle 3).

Es ist in diesem Rahmen nicht möglich, alle Leistungen, Besonderheiten oder Umläufe darzustellen. Deshalb sollen einige herausragende Leistungen genannt werden.

Da sind die schweren 1500-t-Kohlenzüge im grenzüberschreitenden Verkehr zu nennen, die auf der steigungsreichen Strecke nach Gutenfürst gefahren wurden.

Zu den großen Umläufen gehörte die durch das Personal als „Thüringenrunde" bezeichnete Leistung von Gera nach Erfurt – Arnstadt – Saalfeld und von dort wieder nach Gera. Hinzu kam die „Vogtlandrunde", die von Gera über Weida, Mehltheuer nach Plauen oberer Bahnhof führte. Von hier fuhr die Maschine nach Weischlitz, um dann wieder über Plauen oberer Bahnhof, Reichenbach (V.) und Altenburg zunächst nach Meuselwitz zu fahren. Hier fand Personalwechsel statt. Von Meuselwitz ging es dann über Zeitz wieder nach Gera.

Dank der Leistungfähigkeit der Baureihe 58.30 konnte auch so mancher Zug zwischen Zeitz und Gera mit einer Last von 1800 t gefahren werden. Greizer 58.30 schoben den D 563 zwischen Adorf und Bad Brambach, und Geraer 58.30 beförderten Mitte der 60er Jahre zwischen Zwickau und Gera den E 266.

Auch das eingangs erwähnte Schnellzugpaar D 137/138 wurde mehrfach bei Ausfall der „Plan-50er" mit einer 58.30

Tabelle 4 Stationierungsübersicht der Baureihe 58.30 im Bw Gera

Loknummer	Loknummer vor Rekonstruktion	Zugang von	Bw Gera	abgegeben nach	Bemerkung/Verbleib
58 3011	58 1909	Dre	23.08.1969–03.09.1969	Glau	am 5.7.1976 an Raw Meiningen, 5.4.1976 z, + 8/1976
		Glau	08.02.1975–05.04.1976		
58 3013	58 1716	Glau	28.01.1975–30.01.1978		am 30.1.1978 verkauft 25.8.1978 ins Bw Rostock überführt
58 3015	58 1831	Kms	21.07.1971–24.01.1972	Glau	zuletzt Bw Glauchau
58 3016	58 1811	Döb	22.09.1962–12.01.1964	Dre	am 30.1.1978 verkauft 25.8.1978 ins Bw Rostock überführt
		Glau	31.01.1975–30.01.1978		
58 3017	AL 5593	Döb	21.09.1962–12.01.1964	Dre	zuletzt Bw Rostock
58 3018	58 1336	Döb	30.09.1962–29.02.1964	Dre	zuletzt Bw Glauchau
58 3020	AL 5673	Döb	18.12.1962–12.01.1964	Dre	
		Kms	01.12.1970–29.09.1972	Rie	
58 3021	58 1862	Dre	01.07.1970–08.01.1974	Rie	zuletzt Bw Riesa
58 3025	58 285	Engf	28.09.1969–29.10.1973	Rie	zuletzt Bw Riesa
58 3026	58 1718	Dre	22.06.1970–19.03.1974	Rie	zuletzt Bw Riesa
58 3028	58 1630	Dre	30.05.1970–27.09.1973	Glau	zuletzt Bw Glauchau
58 3029	58 1912	Dre	26.09.1969–01.08.1978	z	abgest. nach letzter HU am 26.9.1974 1.8.1978 z, 7/1979 Raw Meiningen, dort + 8/1979
58 3030	58 1263	ID	07.04.1960–24.01.1975	Glau	zuletzt Bw Rostock
58 3031	58 1776	ID	21.04.1960–24.01.1975	Glau	zuletzt Bw Glauchau
58 3033	58 1571	ID	12.05.1960–28.09.1973	Glau	
58 3035	58 1428	Go	22.11.1973–08.01.1974	Rie	zuletzt Bw Riesa
58 3036	58 1543	ID	09.08.1960–22.03.1971	Kms	zuletzt Bw Glauchau
		Kms	22.06.1971–28.09.1971	Glau	
58 3037	58 1943	ID	09.09.1960–12.09.1968	Engf	zuletzt Bw Riesa
		Engf	23.12.1968–28.01.1972	Kms	
58 3038	58 1873	ID	30.10.1960–17.06.1966	Engf	zuletzt Bw Riesa
58 3039	58 1578	Rie	20.06.1963–31.05.1971	Glau	3/1980 an WBK Gera verkauft + 1982 Gera
		Glau	20.07.1971–28.01.1982	Kms	
		Rie	25.09.1979–05.03.1980		
58 3040	58 1813	ID	28.12.1960–20.11.1975	Glau	zuletzt Bw Glauchau, + 7/1979 Raw Meiningen
58 3041	58 1339	ID	11.04.1961–29.03.1978z		abgestellt nach letzter HU am 28.1.1976, 7/1979 ins Raw Stend., + 29.9.1979
58 3042	58 1426	ID	15.04.1961–01.09.1978 z		Dezember 1975 abgestellt, + 9/1979 Raw Meiningen
58 3043	58 1207	ID	21.04.1961–28.01.1978 z		abgestellt 3.6.1976, am 9.5.1978 ins Raw Meiningen, + 5/1978
58 3044	58 1496	Dre	29.09.1969–21.02.1978 z		abgestellt am 7.3.1977 7/1979 ins Raw Stend. + 9.8.1979
58 3045	58 1530	Dre	28.09.1966–22.03.1977 z		abgestellt 3/1974 + 7/1977 Raw Meiningen
58 3046	58 1622	ID	28.07.1961–10.11.1975	Glau	zuletzt Bw Glauchau
58 3047	58 1955	ID	23.08.1961–17.10.1975	Glau	betriebsfähiges historisches Triebfahrzeug, z.Z. Bw Glauchau
58 3048	58 1508	ID	01.10.1961–30.10.975	Glau	zuletzt Bw Glauchau + 6/1978 Raw Meiningen
58 3049	58 1725	Go	29.12.1973–22.10.1975	Glau	zuletzt Bw Glauchau
58 3051	58 1219	ID	29.12.1961–10.02.1970	Dre	zuletzt Bw Riesa
		Dre	05.11.1970–24.06.1974	Rie	verkauft an VEB Fortschritt Neustadt (Sa.)
58 3052	58 269	ID	14.02.1962–24.06.1974	Rie	zuletzt Bw Glauchau
58 3053	58 1777	ID	29.03.1962–30.01.1975	Glau	zuletzt Bw Glauchau
58 3054	58 1229	ID	19.05.1962–29.10.1973	Rie	zuletzt Bw Riesa
58 3055	58 1651	ID	01.07.1962–11.10.1968	Dre	zuletzt Bw Riesa
		Dre	31.05.1969–19.03.1974	Rie	
58 3056	58 412	ID	01.09.1962–18.12.1972	Rie	zuletzt Bw Glauchau

Anmerkung: Bei den Lokomotiven, die im Bw Gera ihren Lebensweg beendeten, wurde als letzter Tag im Bw das Datum der z-Stellung (Schadpark) gewählt; die Loks waren danach bis zur Überführung ins Raw zwecks Verschrottung noch im Gelände des Bw Gera oder auf Bahnhöfen abgestellt.

Legende – Indienststellung nach Rekonstruktion, z – Schadpark, + – zerlegt, Döb – Döbeln, Dre – Dresden-Friedrichstadt, Engf – Engelsdorf, Glau – Glauchau, Go – Gotha, Kms – Karl-Marx-Stadt, Rie – Riesa, AL – Alsace-Lorraine (Elsaß-Lothringen).

nach Hof gefahren. Der Einsatz der 58 3036, 58 3040 und 58 3041 im Jahre 1961 nach Hof dürfte damit im grenzüberschreitenden Schnellzugverkehr wohl einmalig gewesen sein.
Die Maschinen waren beim Personal sehr beliebt. Anfangs gab es zwar allerlei Schwierigkeiten mit den neuen Verbundmischpumpen der Bauart 15-20, die aber im Laufe der Zeit behoben werden konnten. Hinzu kam, daß die Maschinen in Gera seit jeher sorgfältig unterhalten wurden.
Die großzügige Dimensionierung des Kessels mit seiner Verdampfungswilligkeit und die relative Unempfindlichkeit bei der Feuerführung machten die 58.30 zu einer zuverlässigen Lokomotive. Schließlich waren die Leerlaufeigenschaften wesentlich besser als bei den alten G 12-Maschinen.
Um so erfreulicher ist es, daß die Deutsche Reichsbahn die 58 3047 als betriebsfähiges historisches Triebfahrzeug erhält. Heute im Bw Glauchau beheimatet, gehörte diese Lokomotive über 14 Jahre lang zum Bw Gera. Der Verfasser behielt gerade diese Lokomotive in guter Erinnerung, hat er doch so manchen Tag als Heizer auf ihr verbracht.

Quellenangaben

(1) Betriebsbücher der Lokomotiven der Baureihe 58.30
(2) Triebfahrzeugüberwachungsbögen des Bw Gera 1970–1979
(3) Archiv Reiner Heinrich, Steinpleis
(4) Archiv des Verfassers
(5) Mitteilungen von Triebfahrzeugführern des Bw Gera

3 Ein Nahgüterzug wartet mit der 58 3016 des Bw Gera im Bahnhof Töppeln auf die Weiterfahrt nach Göschwitz am 14. März 1975.

4 Lokomotive 58 3016 auf der 16-‰-Steigung bei Töppeln, gelegen an der Strecke Gera–Göschwitz–Jena–Weimar ebenfalls am 14. März 1975.

5 Güterzug mit einer Lokomotive der Baureihe 58.30 im Gessental an der Blockstelle Kainberg Mitte der 70er Jahre.

6 Am 14. März 1975 präsentierte sich die 58 3011 des Bw Gera vor einem Güterzug an der Bahnsteighalle im Hauptbahnhof Gera.

7 58 3041 von der Triebfahrzeugeinsatzstelle Wünschendorf (Elster) bei Gera-Röppisch im Mai 1975.

Fotos: Verfasser

fahrzeugarchiv

3



4



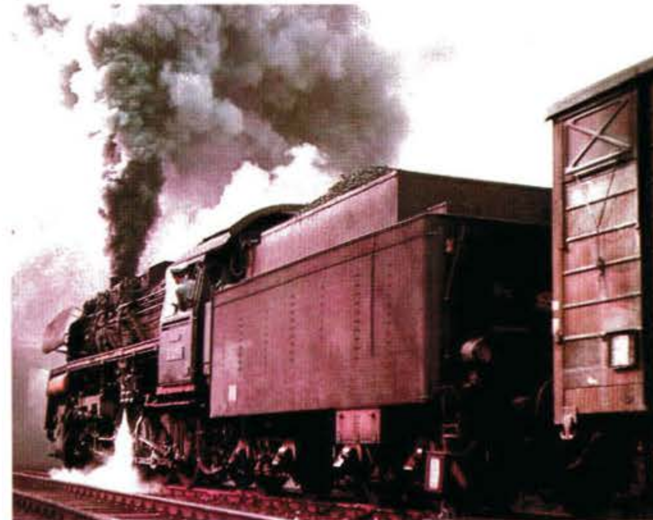
5



6



7



1



2



M. Martinek, Prag und
Dieter Ender, Berlin

Eine rumänische Schmalspurbahn

Tausende Touristen reisen Jahr für Jahr durch die SR Rumänien bis zum Schwarzen Meer und nicht wenige fahren dabei durch Arad, einer rumänischen Großstadt unweit der ungarischen Staatsgrenze. Doch kaum jemand weiß, daß hier eine meterspurige Eisenbahn existiert, deren historischer Wagenpark besonders interessant sein dürfte.

1912 wurde die Schmalspurstrecke als Privatbahn gebaut. Damals führten die drei Teilstrecken bis an regelspurige Bahnhöfe heran. Durch Teilstillegungen wurde das von den Rumänischen Eisenbahnen (CFR) betriebene Netz etwas reduziert, wozu auch der Abbau einer Strecke durch Arad gehörte. Die eigentliche Strecke beginnt jetzt am Stadtrand von Arad. Hier besteht Anschluß an die ebenfalls meterspurige Arader Straßenbahn. Da aber die Hauptwerkstatt der CFR-Schmalspurbahn im Stadtgebiet liegt und keine Strecke mehr dorthin führt, werden die Fahrzeuge auf den Straßenbahngleisen überführt. Der Fahrzeugpark besteht im wesentlichen heute noch aus Trieb- und Beiwagen, die zwischen 1918 und 1924 von der Firma GANZ, Budapest, gebaut wurden.

3



4



1 Soeben ist der Mittagszug in den Endbahnhof Radna eingefahren.

2 Noch bevor der Triebwagen im hinter dem Bahnhof liegenden Gleisbereich an das andere Ende des Zuges umgesetzt wird, steigen die Reisenden in den Zug ein, um sich die Sitzplätze zu sichern.

3 Zum Endbahnhof Radna gehört auch diese Fahrzeugeinsatzstelle. Der Güterwagen wurde von einem direkt am Bahnhof liegenden Industriebetrieb abgeholt und in einen Güterzug eingereiht.

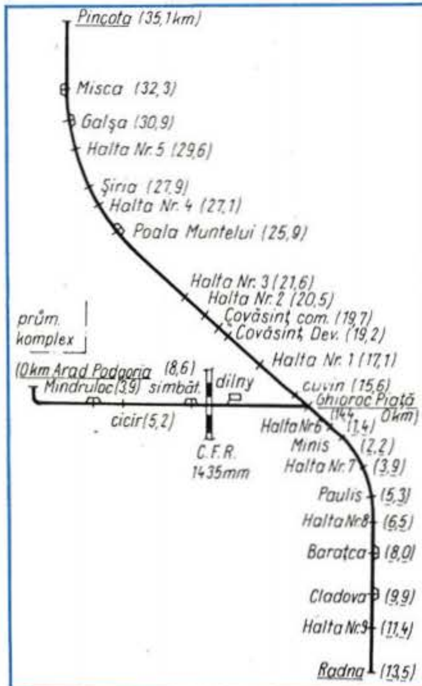
4 Zug der Arader Schmalspurbahn auf der Strecke. Für einige Abschnitte dieser Bahn waren beim Bau größere Dammaufschüttungen unumgänglich.

5 Lage des Streckennetzes (unmaßstäblich)

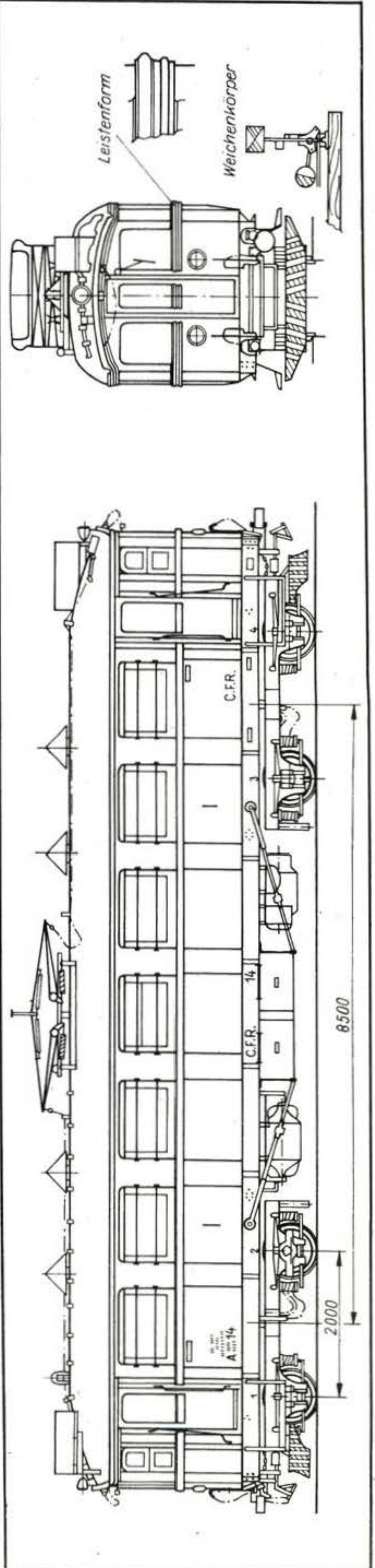
6 Schematische Darstellung der Gleisanlagen aller größeren Bahnhöfe des Streckennetzes. Bahnhöfe mit Ausweich- und Überholungsgleisen sind in der Abb. 5 gekennzeichnet. Bei allen anderen Stationen sind handelt es sich um Haltepunkte.

7 Triebwagen $\frac{AM}{AMOT}$ 14, man beachte rechts den Weichenkörper; auch er ist im Maßstab 1:87 abgebildet.

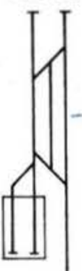
5

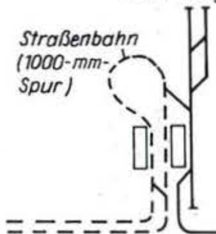


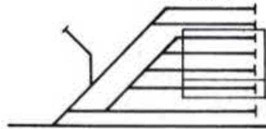
7

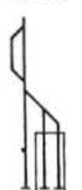


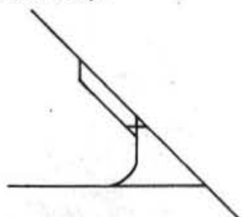
6







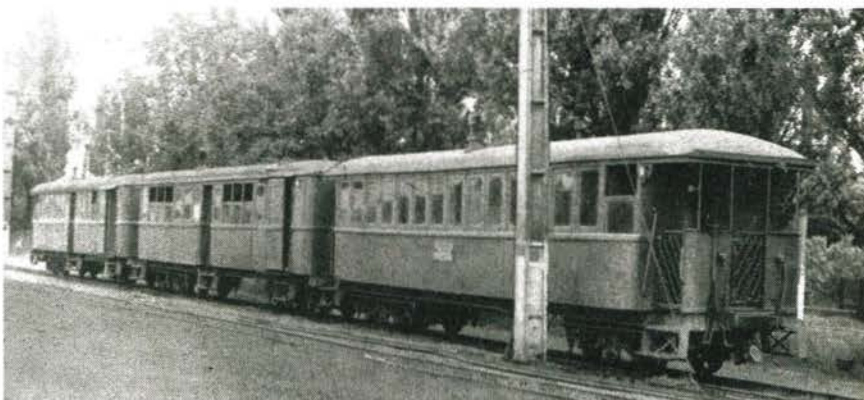




8



9



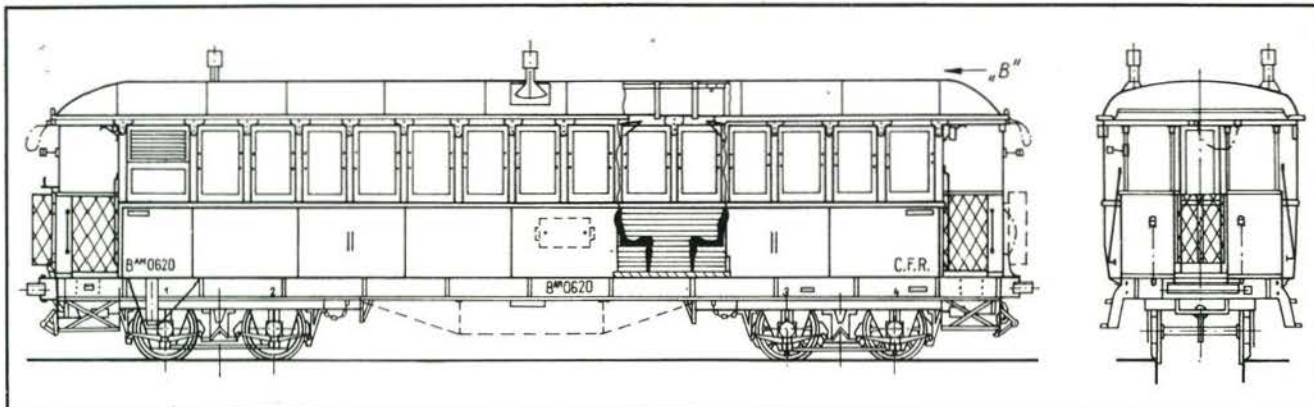
Mit der Modernisierung des Oberbaus der Teilstrecke Arad–Ghioroc Piatá geht auch die Erneuerung des Fahrzeugparks einher. Fahrzeuge der Arader Straßenbahn übernehmen mittlerweile den Verkehr auf diesem Abschnitt.

Auf dieser Bahn besteht auch Güterverkehr. Mehrere Betriebe besitzen Anschlußgleise für die Wagenübergabe. Die Bahn erfreut sich auch heute noch bei den Bewohnern der Region eines regen Zuspruchs. Gerade für die Ortschaften abseits der Nationalstraße 7 stellt sie eine stabile, häufig benutzte Verkehrsverbindung dar, die durch Modernisierung noch an Attraktivität gewinnen wird.

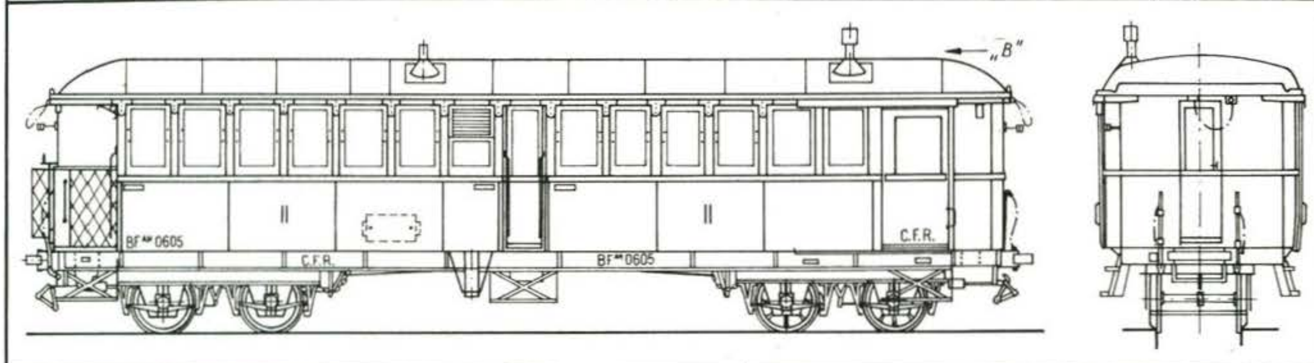
8 Abgestellter Zug in Arad Nou 1978
9 Reisezugwagen der Gattungen B[AM] und BF[AM]
10 Beiwagen B[AM] 0620
11 Beiwagen BF[AM] 0605
12 vierachsiger Güterwagen m 0302
13 Betonmast und Verbindung von Trieb- und Beiwagen.

Fotos: D. Ender, Berlin (1 bis 3 [Juli 1985]), M. Martinek, Prag (4,8 und 9); Zeichnungen: M. Martinek, Prag.

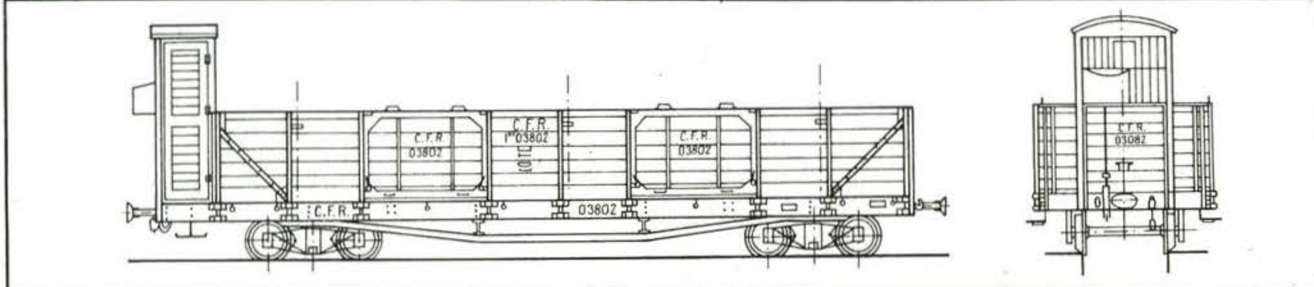
10



11



12



Lok-einsätze

Est Wilhelm-Pieck-Stadt Guben
Lokbestand: 44 1251 (Hzl), 44 1304 (Hzl), 52 8008, 52 8036, 52 8038, 52 8085, 52 8090, 52 8093 (Hzl, ex Lübbenau), 52 8110, 52 8116, 52 8121, 52 8190 (Hzl).
52 8099 befindet sich zur weiteren Zerlegung in der Est. Täglich verkehren zwei Planloks.
Umlauf KBS 220: GU (62233) 8.07, 8.44 Pei 9.18, 9.33 Mdf 10.21, 10.32 Co; Co (62234) 11.36, 11.49 Mdf 12.38, 12.53 Pei 13.32, 14.17 Gu.
Legende: Gu – W.-P.-St. Guben, Pei – Peitz Ost, Mdf – Merzdorf, Co – Cottbus
Kret. (Anf. Jan. 86)

Est Eilsleben
Lokbestand: 50 3626, 50 3681, 50 3682 (ex Güsten), 50 3701, 50 3706 (Hzl).
Lan. (Ende Dez. 1985)

Bw K.-M.-St. Hilbersdorf
Lokbestand: 38 0205 (Museumslok), 50 2740, 50 3519, 50 3523, 50 3526 (Hzl), 50 3543 (Hzl), 50 3548 (Hzl), 50 3563 (E), 50 3600, 50 3604 (Hzl), 50 3616 (E Aue), 50 3628 (E), 50 3633 (Hzl VEB), 50 3644 (E), 50 3646, 50 3647 (Hzl), 50 3650 (Hzl), 50 3655 (E), 50 3658 (Hzl), 50 3670 (E), 50 3688 (E Döbeln), 50 3689, 50 3690 (E Döbeln), 50 3694 (E), 50 3698 (E Aue), 50 3704, 52 8127 (ex Bw Reichenbach), 52 8176 (ex Bw Glauchau) beide Hzl, 75 515 (Raw), 86 049 (Hzl Pokkau-Lengefeld).
50 3654 an Bw Dresden, 50 3659 an Bw Reichenbach, 44 1593 und 44 2351 (beide als Hzl vermietet an Glb/Obw Wülknitz).
Dorn. (Dez. 1985)

Bw Nossen
Im Einsatz befinden sich 50 3539 und 50 3603 für zwei planmäßige Lokumläufe. Seit Januar werden die Hzl der Est Freiberg vom Bw Nossen unterhalten; damit hat das Bw folgenden *Hzl-Bestand:* 50 3536 (Res.), 50 3647, 52 8127, 52 8176 (alle Freiberg), 50 3540 (Döbeln), 50 3581 (Nossen).

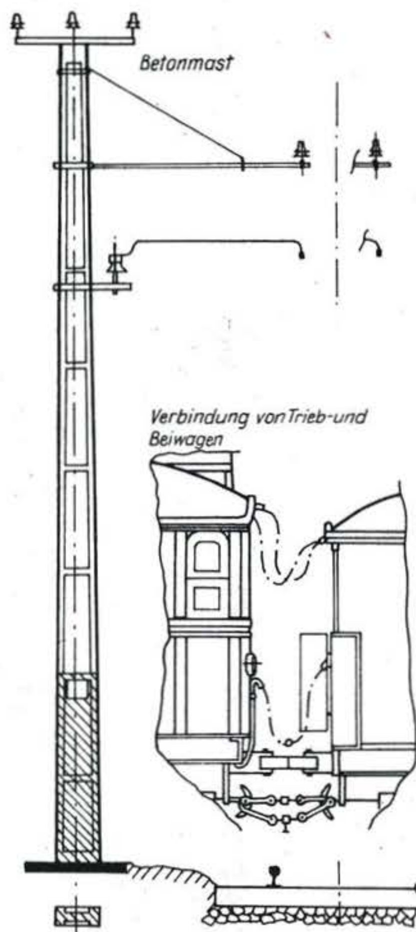
Bw Dresden
Heizlokbestand: 50 3565, 50 3636, 50 3654, 50 3661, 50 3673, 50 3697, 50 3672 (ex Bw Glauchau).
Sta. (Ende Jan.)

Bw Görlitz
Lokbestand: 44 2300 (Hzl), 50 0006, 50 0047 (Hzl), 50 0072, 52 8003, 52 8014 (E), 52 8051, 52 8057 (E), 52 8069, 52 8125 (E), 52 8138, 52 8185 (E), 52 8192.
52 8003 und 52 8051 in Schlauroth abgestellt, 52 8138 (vorgesehen für L0), 52 8069 und 52 8192 im Bw abgestellt, 50 0006 dito Gbf, 50 0047 und 50 0072 wechselweise Hzl.
Umläufe (KBS 240): 1. Tag: Shp (65203) 13.31, 13.57 Ha; Ha (65204) 16.09, 16.32 Shp; Shp (54206) 17.34, 18.03 Lö; Lö (65217) 19.57, 20.24 Shp. *2. Tag:* Shp (53244) 8.19, 10.02 Ww; Ww (64272) 10.44, 11.11 Spb; Spb (76247) 11.40, 11.54 No; No (76248) 12.20, 12.34 Spb; Spb (64273) 14.18, 14.47 Ww; Ww (54245) 16.00, 17.20 Shp. *3. Tag:* Shp (54274) 7.49, 8.22 Nie; Nie (51661) 8.52, 10.07 Shp; Gö (Lzz) 12.28, 13.08 Nie; Nie (54275) 14.48, 15.29 Shp. Dispo: Shp (54213) 9.19, 10.16 Eb; Eb (65220) 11.02, 11.28 Lö; Lö (54203) 11.39, 12.28 Shp.
Legende: Shp – Schlauroth, Ha – Hagenwerder, Lö – Löbau, Ww – Weißwasser, Spb – Spremberg, No – Nochten, Nie – Niesky, Eb – Ebersbach

Bw Zittau
Lokbestand: 52 5137 (Hzl), 52 8005, 52 8011 (z), 52 8012, 52 8016, 52 8019, 52 8047, 52 8052, 52 8062, 52 8104, 52 8111 (ex Elsterwerda), 52 8157, 52 8160, 52 8169, 52 8191 (ex Görlitz), 52 8195, 52 8199, 65 1008 (Hzl).
Täglich sind acht Maschinen eingesetzt.

Bw Bautzen
Lokbestand: 44 1616 (Hzl), 44 2661 (Hzl), 52 4924 (Hzl Löbau), 52 8007, 52 8056, 52 8059 (z), 52 8064, 52 8080, 52 8107, 52 8134, 52 8142, 52 8151, 52 8183, 52 8189 (z), 52 8193 (z), 52 8200, 65 1057 (Hzl Löbau).
Täglich sind sieben Maschinen eingesetzt.
Kell. (Anf. Febr.)

13



S-Bahn bis Wartenberg

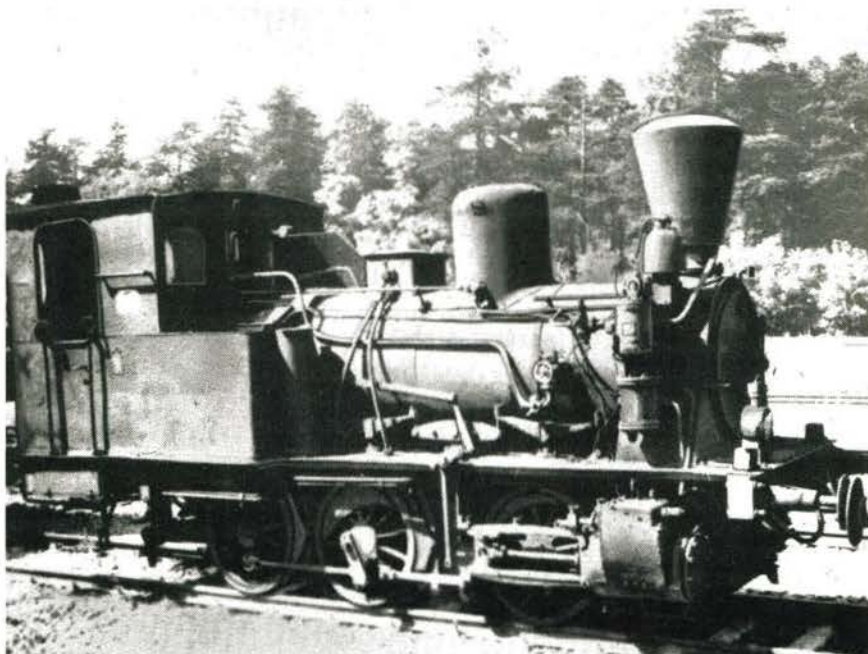
Die Bauarbeiter hielten Wort: Am 20. Dezember 1985 wurde der S-Bahn-Verkehr nach Wartenberg in Berlin eröffnet. In einer kurzen Ansprache würdigte der Präsident der Rbd Berlin die Leistungen der am Bau der neuen S-Bahn-Strecke beteiligten Werktätigen und wünschte den Zügen allzeit pünktliche Fahrt. Und um 15.16 Uhr ging dann auch der festlich geschmückte Zug „T 2" auf Jungfernfahrt nach Lichtenberg, dem derzeitigen Endpunkt dieser Zuggruppe.
Die neue, zweigleisige S-Bahn-Strecke zweigt hinter dem Bahnhof Springpfuhl von der nach Ahrensfelde ab und verläuft parallel zum Berliner Außenring. Der erste Abschnitt dieser Strecke wurde bereits im Dezember 1984 bis Hohenschönhausen, einem weiteren Wohnungsneubaugebiet Berlins, in Betrieb genommen. Mit Wartenberg ist zwar der vorläufige Endpunkt erreicht, aber die Projektanten arbeiten bereits an der Verlängerung und die Anbindung am Karower Kreuz an die S-Bahn-Strekken nach Oranienburg und Bernau.
U.B.z. den Eröffnungszug im Bahnhof Wartenberg.
Text und Foto: H.-J. Hütter, Berlin



BR 244 umbeheimatet
Die bei der DR eingesetzten Maschinen der BR 244 wurden an das Bw Roßlau (mit Est. Dessau) abgegeben. Bis auf die 244 069 hat das Bw Engelsdorf keine Maschine dieses Typs mehr. Folgende Loks sind ebenfalls nach Roßlau abgegeben worden: 244 105 und 244 137 (beide ex Bw Leipzig-Wahren) 244 131 und 244 143 (beide ex Bw Leipzig Hbf West).
Die 242 381 (ex Bw Leipzig Hbf West) ist nach Leipzig-Wahren umbeheimatet worden. Bisher stellte das Bw Leipzig Hbf West die Einsatzloks der BR 244 für das Bw Roßlau.
Bab. (Anf. Feb.)

Schmalspurbahn Putbus – Göhren
Seit November 1975 ist auf dieser Bahn ein in der ČSSR gebauter SKL beheimatet. Für die zuständige Bahnmeisterei Bergen werden dadurch die Arbeitsbedingungen bei der laufenden Gleisunterhaltung erleichtert.
Kr.

Werk-lokomotiven



Immer wieder großes Interesse findet unsere Veröffentlichungsreihe über Werklokomotiven, die auf dieser Seite mit Fotos von zwei- und dreiachsigen Dampfloks fortgesetzt wird. Ergänzende Angaben dazu sind nach wie vor gefragt.

1 Seinerzeit beim Kombinat Schwarze Pumpe war diese 1959 in Hoyerswerda aufgenommene Lok eingesetzt. Es handelt sich um eine ehemalige preußische T 3. Genauere Daten und Hinweise über die Herkunft und den Verbleib sind bisher nicht bekannt.

2 Die Lok 2 der ehemaligen Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn AG wurde 1906 bei Henschel mit der Fabrik-Nr. 7031 gebaut. Später gelangte die Maschine zur Firma Friese in Kirschau bei Bautzen. Dort war sie noch Mitte der 60er Jahre in Betrieb.

3 Nicht weit von Bautzen entfernt liegt Wilthen, bekannt durch den hier hergestellten Weinbrand. Der dortige Betrieb setzte diese O & K-Lok (1917/7682) auf den dortigen Werkbahngleisen mehrere Jahrzehnte ein. Der ursprüngliche Eigentümer dieser Bn2t-Maschine war die Firma Hünlich in Wilthen.

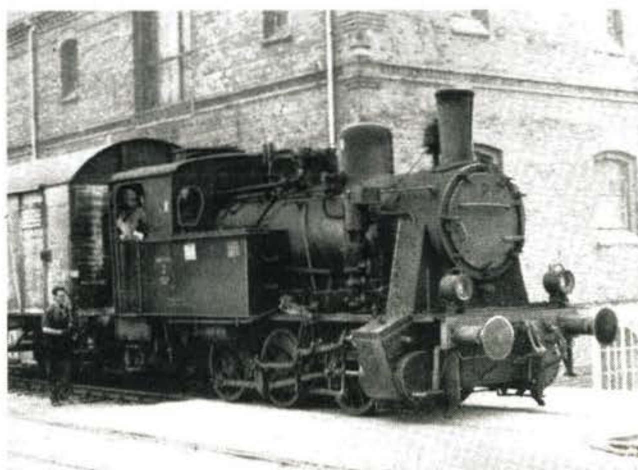
4 Die Torgauer Hafenbahn war in den 70er Jahren ein gern besuchtes Objekt zahlreicher Eisenbahnfreunde. Der Grund: Hier dampften noch einige Oldtimer, zu denen auch dieser von Henschel 1936 unter der Fabrik-Nr. 23061 gebaute Dreikuppler gehörte. Die Maschine (ex WL 2) wurde 1976 abgestellt. Inzwischen befindet sie sich in Erfurt (siehe auch „me" 8/82, S. 15, Abb. 1).

Fotos: G. Paul, Hoyerswerda (1), G. Meyer, Aue (2 und 3), D. Winkler, Lützen (4).



3





Leserdiskussion

Vorbildgetreuer Betrieb – was ist das eigentlich?

Auch in diesem Heft wollen wir einige der unserer Meinung nach aufschlußreichen Leserbriefe zur gleichlautenden Veröffentlichung im Novemberheft 1985, Seite 22, vorstellen. Vielleicht melden sich auch einmal die Leser zu Wort, die, angeregt durch eine Modelleisenbahn-Ausstellung, erst mit dem Bau einer Anlage beginnen wollen. Und wir sind gespannt auf diejenigen, die sich insbesondere mit Dioramen oder anderen kleinen Anlagenteilen beschäftigen. Die folgenden Lesermeinungen sind auszugsweise gekürzt worden und geben nicht unbedingt unsere Auffassung zum o. g. Thema wieder.

Die Redaktion

Seit 1967 beschäftige ich mich mit der Nenngröße TT und gehöre seit Oktober 1985 der AG 5/4 „Georg Stephenson" Stralsund an. Mit diesen Modellbahnfreunden besuchte ich ebenfalls die 22. Modellbahn-Ausstellung in Leipzig. Diese Ausstellung war beeindruckend, bot sie doch fast alles, was zwischen Vorbild und Phantasie möglich ist. Kurz: Es war schön!

Wenn sich – wie W. Ilgner ausführt – unter Tausenden Besuchern einige wenige mit „vernichtenden Kritiken" äußern, so muß man sich die Frage stellen, ob es sich dabei überhaupt um Modellbahnfreunde handelt! Lohnt sich also die Diskussion? Richtig ist, daß man bei der Darstellung vorbildgetreuer Betriebsvorgänge in jedem Fall die Phantasie bemühen muß. Der Maßstab, den wir auf unseren Anlagen vertreten, sollte sich auf die Zeit erstrecken, weshalb ich die Ausführungen dazu nicht sehr sachlich empfinde. Auch die Aussage, wonach unsere Zuschauer nicht Eisenbahner werden, sondern sich unterhalten lassen wollen, halte ich für absolut einseitig. Zumindest für Kinder und Jugendliche kann es eine Grundlage für die spätere Berufswahl sein. Vorbildgetreuer Betrieb ist meiner Meinung nach davon abhängig, wie vorbildgetreu die Anlage selbst ist und wie notwendig eingegangene Kompromisse bei der Anlagengestaltung auf den Betriebsablauf übertragen werden. Anlagenmotiv, Betriebsablauf und Zeitabschnitt sollten immer eine Einheit bilden! In diesem Zusammenhang hat der Nachbau historischer Bahnbauwerke, von Bahnanlagen und von Fahrzeugen eine nicht zu unterschätzende Bedeutung bei der Pflege des progressiven kulturellen und technischen Erbes.

Gunter Zoth, Stralsund

Der Autor des Beitrages im Heft 11/1985 hat meiner Meinung nach schon unmißverständlich die Antwort darauf gegeben, ob vorbildgetreuer Betrieb überhaupt möglich sein kann: Es ist nicht möglich!

Eine Ausstellungsanlage muß sich jede Kritik gefallen lassen – sofern diese berechtigt ist! Sicherlich kann man über die eine oder andere Kritik den Kopf schütteln; aber so einseitig sie auch sein mag: Sie sollte doch wohl der Sache dienen.

Jede Modellbahnanlage hat mehr Alternativlösungen als Vorbild-Echtheit. – Einverstanden. Aber mag jeder selbst entscheiden, ob es eine Spielzeug- oder Modelleisenbahn wird bzw. schon ist. Unsachlich ist der Vergleich „Dampflok mit Elektromotor". Wir wollen darstellen, was den Eisenbahnbetrieb kennzeichnet, was also zu sehen ist. Bei Vorbeifahrten am haltzeigenden Hauptsignal wundern sich noch viele Reisende und Nichteisenbahner. Es ist nicht die Regel, so zu fahren! Und nicht jeder kennt Automatikblockstrekken ... Mag doch der Autor nur die Ausstellungsbesucher fragen, wer die Mastschilder an Lichtsignalen oder den Befehl A (spez. Ab) oder B zu unterscheiden vermag!

Vorbildwidrig (aber unumstößliche Alternativen) sind für mich Zuglängen, Bahnsteiglängen, Signalabstände, Kupplungsabstände, Gleisradien, Gleisabstände, Weichenformen und die Landschaftsgestaltung einschließlich Gefälle- und Steigungsstrecken. Hingegen läßt sich das Fahrverhalten (Anfahren, Anhalten) entsprechend darstellen und beeinflussen.

Aber jeder sollte sein „spezielles Pferd reiten", seine eigenen Ansichten haben dürfen. Die Ausstellungen des vergangenen Jahres haben viele Anregungen vermittelt – und ich würde mich freuen, im „me" noch mehr über das Thema „Liebe fürs Detail" finden zu können ...

Rainer Panse, Halle

Ich gehe davon aus, daß jeder Besucher einer Modelleisenbahn-Ausstellung mit eigenen Vorstellungen und Erwartungen dorthin geht. Ein Kind, das beispielsweise in Anlagenhöhe steht, sieht den Betriebsablauf aus einer anderen Perspektive als die Erwachsenen. Der unvoreingenommene Besucher bildet sich sein Urteil, und er ist dabei abhängig von seiner persönlichen Einstellung zur Modelleisenbahn. Das Urteil kann dann von „ganz wunderbar" bis „solche Spielmätze" lauten. Der Modellbahnfreund sieht die Anlage aus seinem Interessengebiet, also wo er Schwerpunkte setzt: Landschaftsgestaltung, Gleisbau, Betriebsführung usw. Wer sich mit dem Bau von Fahrzeugen beschäftigt, stellt dort seine Vergleiche an. So kann man die Vielfältigkeit einer Anlage beliebig weiter ausführen. Sie sollte deshalb so vorbildgetreu wie technisch möglich sein. Dann kann man eben (fast) nicht Dampfloks im Maßstab 1:87 und kleiner mit Dampf betreiben bzw. Krümmungshalbmesser maßstabsgetreu übernehmen. Nur die Maße der Fahrzeuge und Gebäude sollten sich einhalten lassen. Weniger vorbildnah sind oft noch die Geschwindigkeiten der Züge und die eigentlichen Betriebsabläufe. Und ehrlich, müssen denn immer die gleichen Züge ihre Runden drehen? Ohne zu rangieren, denn dies sollte den AG-Abenden vorbehalten sein. Wie auch immer eine Anlage gestaltet sein mag und der Eisenbahnverkehr auf ihr abläuft, ob perfekt dem Vorbild abgelauscht oder individuell gestaltet – immer kommen der Fleiß und die Geschicklichkeit der Modellbahnfreunde zu Ausdruck! Und dessen sollten sich Kritiker stets erinnern!

Joachim Wicht, Ottendorf-Okrilla

Bravo! Dem Beitrag kann man aus vollem Herzen zustimmen. Obwohl ich schon 58 Jahre alt bin, hat mich die „Eisenbahn" bereits seit frühester Kindheit fasziniert. 1937 absolvierte ich meine ersten „Fahrversuche" mit einer Märklin-Spur-0-Anlage. Leider konnte ich diese, sie war im Verlaufe der Jahre erheblich den Kinderschuhen entwachsen, nicht über die Kriegswirren retten. Aber noch heute bin ich „Modellbahn-Fan" und will dies auch bleiben. Mittlerweile hat sich bei mir ein umfangreiches Modellbahn-Sortiment angesammelt. Und wie andere freue ich mich über jedes gelungene Modell, das zwar so naturgetreu wie nur irgendmöglich sein sollte, aber doch immer ein Spielzeug bleiben wird.

Auch mir sind „Nietenzähler" bekannt, die mit der Lupe in der Hand jeden Nietensitz nachprüfen und wo nur immer möglich „kritikastern". Nur, nimmt man diese „Kritiker" auch wirklich so ernst, wie sie sich selbst zu nehmen scheinen? Solche Fans kochen auch nur mit Wasser ...

Klaus Wernicke, Kyritz

Spielzeugentscheidung

Streitgegenstand bei einer Ehescheidung in Rotterdamm war eine Modelleisenbahn, mit dem das Paar gespielt hatte. Der Richter entschied: Das Spielzeug bleibt im wesentlichen beim Mann, die Frau erhält nur eine kleine Lokomotive, drei Wagen, einen Tunnel, eine Brücke und einige Signale. Aber zweimal im Jahr darf sie die komplette Bahn in der Wohnung des „Exgatten" fahren lassen.

„horizont": Nr. 7/84, S. 31

Lothar Nickel (DMV), Berlin

Kleine Eisenbahn zur Stunde Null

Von den Anfängen unseres Modellbahnwesens – Teil 3, Fortsetzung aus Heft 2/1986, Seite 22

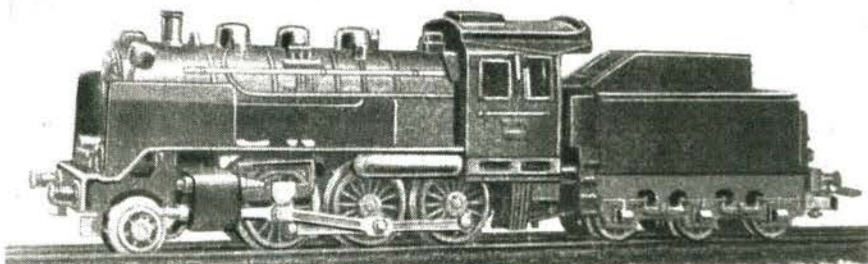
Der Name eines Lokomotiv-Modellbauers der damaligen Zeit darf und sollte in diesem Zusammenhang nicht vergessen werden: Ernst Bierhals aus Greifswald. Als Oberlokführer hatte er seinen Beruf auch zum Hobby gemacht und im Verlaufe von Jahrzehnten unzählige herrliche Lokomotivmodelle in der Baugröße (Nenngröße) I, später auch in H0 geschaffen. Bedauerlich ist in diesem Zusammhang allerdings, daß diese einmalige Sammlung nach seinem Tod in alle Winde zerstreut wurde.

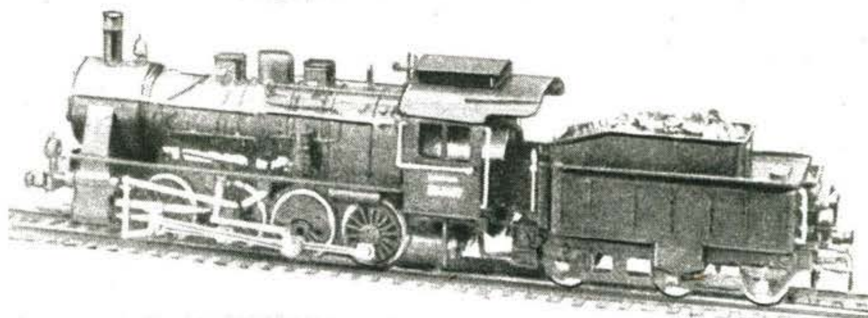
In das Jahr 1949 fallen zahlreiche Gründungen von Modellbahner-Vereinigungen – so in Aue, Oelsnitz, Halle, Gotha, Rostock und anderen Städten. Durch eine fehlende koordinierende, übergeordnete Organisation waren die Gemeinschaften den unterschiedlichsten Institutionen angeschlossen: der Deutschen Reichsbahn, dem Kulturbund sowie vielfach der Kammer der Technik. Interessanterweise strebten die meisten dieser Vereinigungen den Bau von Modellbahnanlagen in der Nenngröße 0 an.

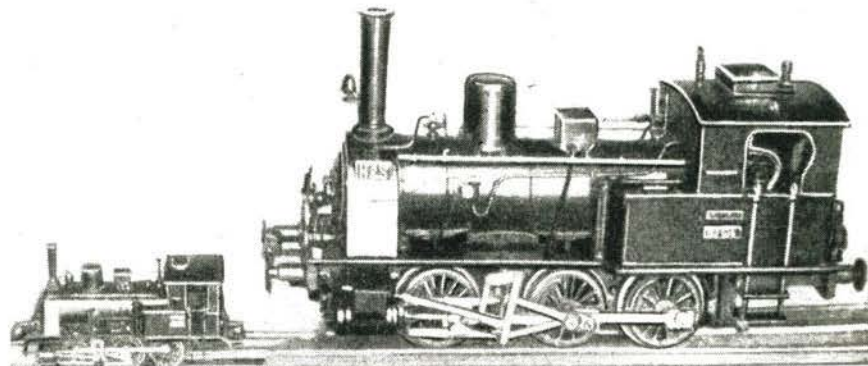
Dies lag sicherlich auch daran, weil in dieser Nenngröße das umfangreichste Material (in Privatbesitz) vorhanden war. Hinzu kommt außerdem, daß die damaligen Modelleisenbahner Kinder des Zeitalters der großen Nenngrößen gewesen sind. Die kleine 00-Spur hatte – wohl auch infolge der Kriegsjahre – nicht die Zeit gehabt, so verbreitet zu sein wie in den darauffolgenden Jahren. Und wieder einmal war es Hansotto Voigt, der – nur diesmal im Rahmen der Ausstellung „50 Jahre Dresdner Hauptbahnhof" – eine vielbeachtete Spur-00-Anlage präsentierte. Damals stellte die Firma HERR, Berlin, endlich Teile zum Wagenbau her. Mehr noch: Das Angebot reichte bis zu Motoren mit Schneckenübersetzung. Die Bastler konnten sich somit auch an den Triebfahrzeugbau heranwagen.

Die Leipziger Herbstmesse 1949 brachte den Modellbahnern schließlich ein nicht nur für damalige Verhältnisse breitgefächertes Angebot. Da es auch heute noch interessieren dürfte, soll in der nachfolgenden Übersicht die relativ breite Palette wiedergegeben werden.

1







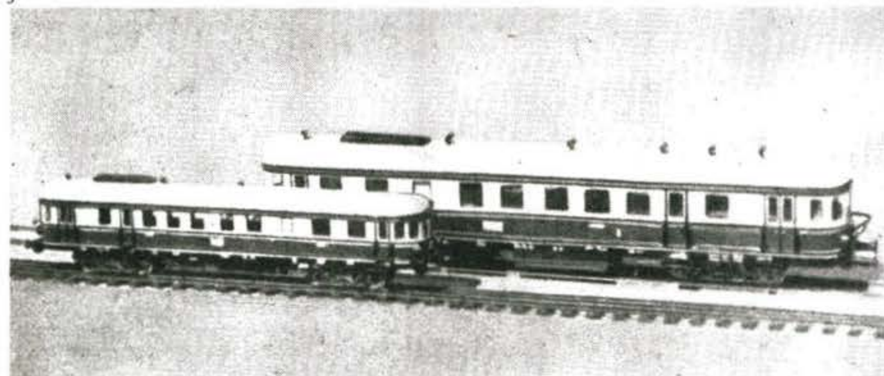


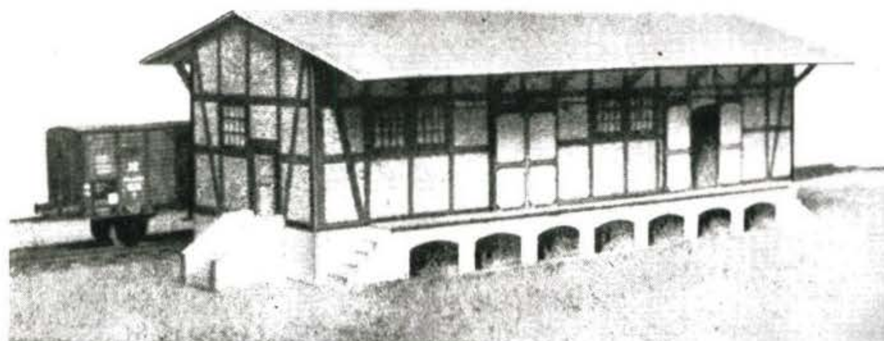
1 Die ursprüngliche Ausführung der BR 24 von Gützold. Der Motor befindet sich im Führerhaus, die Relais oder Selenzellen zur Umsteuerung im Tender. Lok- und Tendergehäuse, Radsterne oder Treibräder und Laufräder bestehen aus Duroplast.

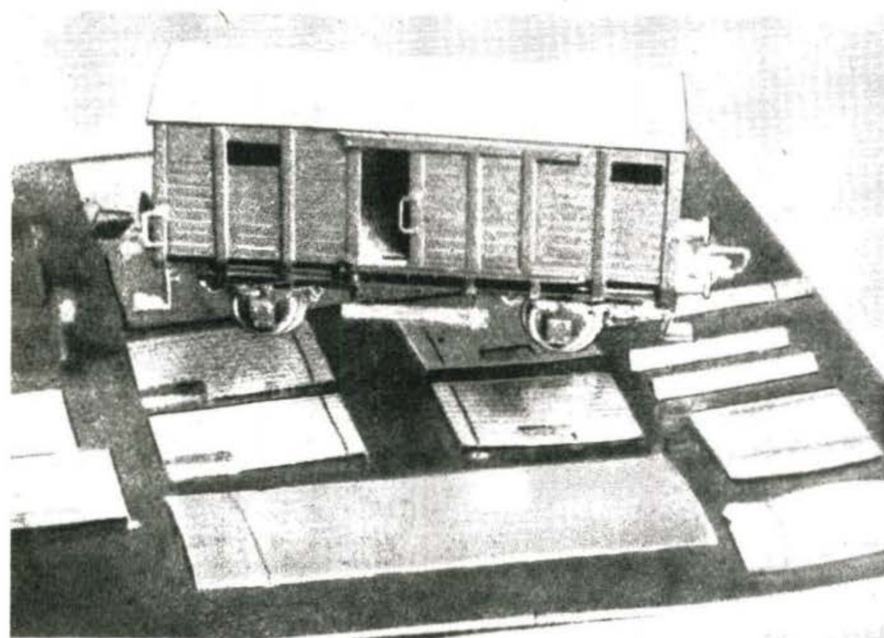
Dieses Modell steht auf dem damals sehr geschätzten PRIMUS-Gleis der Firma HERR.

Repro: Verfasser (aus „Der Modelleisenbahner" 1/1953)

5







2, 3 und 5 Ausgezeichnete Handarbeitsmodelle fertigte die Firma Günter Gebert, Altlandsberg, auf Bestellung. Hier: eine BR 55 in H0, die beliebte T3 in H0 und I sowie ein VT 133 in H0 und Z0 (24 mm). Die Preise lagen zwischen 250,– und 400,– M!
Repro: Verfasser (aus „Der Modelleisenbahner" 2, 3 und 5/1953)

4 Noch einmal H. Voigts große 0-Weihnachtsanlage aus dem Jahre 1949, diesmal im Winterkleid. Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes könnte nach einem Vorbild der Müglitztalbahn entstanden sein.
Foto: Sammlung H. Voigt

6 Güterschuppen und G-Wagen aus Modellierbogen und Zusatzteilen (Metall) der Fa. ERGA (Ernst Ganzer, Berlin). Die Bauart des Schuppens sollte unsere Gebäudehersteller inspirieren, und bestimmt würden die „Nicht-Sachsen" unter den Modelleisenbahnfreunden auch über ein dazu passendes Empfangsgebäude jubeln!
Repro: Verfasser (aus „Miniaturbahnen" 16/1951)

7 Güterwagen-Bausatz aus Blechstanzteilen der Firma Günter Gebert, Altlandsberg.
Repro: Verfasser (aus „Miba-Reporter" 2)

Die vorgestellten Erzeugnisse sind nach Herstellern geordnet:

Firma Beyco, Berlin-Oberschöneweide:
Straßenbahn mit Rillengleis und Oberleitung, Spur 0

Firma Willi Butz, Berlin:
Lokomotiv-Modelle der Baureihen 64, E 44, E 94, Spur Z0 (24 mm; die Bestrebungen, eine Zwischengröße zwischen den Baugrößen 0 und 00 zu schaffen, verliefen sehr bald im Sande.)

Elektro-Apparate-Werke Berlin-Treptow:
Henschel-Wegmann-Zug (Lok und 3 Wagen) in Metall-Druckguß-Ausführung, Spur 00;
Triebwagenzug, Ausführung dito;
Dampflok zweiachsig mit Personen- oder Güterzug, auch mit Ellok, Ausführung dito.

Firma Ehlcke, Dresden:
Bausätze für Ci-Wagen, 0-Wagen, G-Wagen (Blechstanzteile) Spur 00;
Schienen-Hohlprofil 3,5 mm hoch

Firma ERGA (Ernst Ganzer), Berlin:
Spur-00-Gleise (Hutprofil auf bedrucktem Karton als Schotterbett mit Schwellen) als Zwei- und Dreileitergleis, 16 Gleisstücke Kreisdurchmesser 1270 mm, gerade Gleisstücke (später auch kleinerer Kreis und Weichen mit Handantrieb);
Modellierbogen mit zusätzlichen Metallteilen zum Bau vier verschiedener zweiachsiger Güterwagen und einer antrieblosen zweiachsigen Speicherlok, alles Spur 00;
Modellierbogen zum Bau von Eisenbahnhochbauten, M. 1:90

Firma Günter Gebert, Altlandsberg:
Es wurden für Spur 0 eine Lok BR 89 (pr T 3) und ein Triebwagen VT 133 vorgestellt. Gebert fertigte auf Bestellung solide Handarbeitsmodelle für die Spurweiten 0 und 00 an.

Firma L. HERR, Berlin:
Viertelzug der Berliner S-Bahn;
Ellok zweiachsig (genannt „Bulli") in Form einer Industrielok; Güterzuggepäckwagen; 0-Wagen der Gattung „Halle"; Wasserkran; Hauptsignal; Wärterhaus; Kohlenbansen; Telegrafenstange (alles in 00-Größe; außer beim „Bulli" bestanden alle Fahrzeuggehäuse aus Duroplast.)

Firma C. Liebmann, Stadtilm:
Trieb- und Beiwagen, beide vierachsig, Spur 0, für 24 V Gleich- oder Wechselspannung, mit Gleisoval, Transformator und Schaltpult (siehe „me" 4/84)

Firma Swart, Plauen:
Zweiachsiger Schienentransportwagen; Drehgestelle; Kennzeichen nach dem Signalbuch der DR, alles Spur 00

Firma Temos (Technische Modellspielwaren Karl Urbantke, Köthen:
Etwa 15 verschiedene Bahnhochbauten für 00-Größe

Firma Zeuke & Wegwerth, Berlin-Köpenick:
1'B-Tenderlok, Wagen und Gleise, Spur 0 (siehe „me" 5/84)

(Fortsetzung und Schluß im Heft 4/1986)

Paul Emersleben und
Volker Emersleben (DMV), Halle

Modellbahnanlage „Harburg"

Es begann vor mehr als 35 Jahren. 1949 – damals verwirklichte sich für Paul und Horst Emersleben ein langgehegter Traum: eine Modellbahn. Den ersten Trafo dafür mußten sie sich noch vom spärlichen Lehrlingsgeld abknapsen, und als Weihnachtsüberraschung stand dann eine Lokomotive in der Spurweite 0 auf dem Gabentisch.

Natürlich hatte sich in den darauffolgenden zehn Jahren einiges angesammelt, und so gehörten 1959 zwölf Lok-, 24 Reisezug- und 40 Güterwagenmodelle zum Betriebspark auf der „nur" 14 Quadratmeter großen Anlage. Einige Modelle wie ein SVT Bauart Hamburg und eine V 200 entstanden sogar in der Werkstatt der beiden Hallenser.

1961 war es dann aber soweit! Vater Emersleben interessierte sich plötzlich für die mittlerweile immer populärer gewordene Nenngröße H0. Zunächst sollten die ersten H0-Modelle – eine BR 80 sowie einige Bi-Wagen – als Nebenbahn auf der Spur-0-Anlage verkehren, aber... Die kleine Nenngröße gefiel, ja überzeugte letztendlich, so daß es nicht bei den genannten Modellen blieb. Als dann der Entschluß gefaßt wurde, „... Wir bauen jetzt eine H0-Modellbahn!", da mußte die 0-Anlage doch noch weichen.

Alsbald waren 45 Meter Gleis und 36 einfache Weichen verlegt, und das damalige Produkt konnte sogar im Buch „Modellbahnanlagen 2", auf Seite 69, vorgestellt werden. Leider genügte diese Anlage aber unseren Anforderungen nicht all zu lange. Es wurde einfach zu eng! Als wir dann umzogen, bedeutete dies, nach zehn Jahren die zweite H0-Anlage in Angriff zu nehmen.

Diesmal konnten wir endlich in den „richtigen Dimensionen" planen und bauen. Voraussetzung dafür war, zunächst zwei nebeneinander liegende Garagen aufzustocken. Dadurch entstand ein sehr geräumiges „Bastelreich", in dem sich sogar eine 25 Quadratmeter große Heimanlage unterbringen ließ. Wieviele Gleispläne haben wir damals entworfen! Das meiste wanderte allerdings wieder in den Papierkorb.

Erst im Jahre 1974 – wir Emerslebener feierten unser 25. Hobby-Jubiläum – konnte die eigentliche Gleis- und Geländegestaltung beendet werden. Vater E. ist aber der eigentliche „Hauptbaumeister" gewesen, unterstützt vom Bruder Horst und Sohn Volker, der damit begann, Modellbahn-Erfahrungen zu sammeln. Einige „Schnappschüsse" von dieser doch recht großen Heimanlage kann der interessierte Leser im „me" Heft 9/1977 entdecken. Und weil solch große Anlagen wohl nie vollendet werden können, reiften ständig neue Ideen. Was zur Folge hatte, daß die Gleisanlagen mehrfach verändert wurden, um den Erfordernissen eines möglichst abwechslungsreichen Betriebes zu entsprechen.

Unterbau

Die neue Anlage ist stationär aufgebaut, und selbstverständlich griffen wir dafür auf Material unserer alten Anlage zurück. Die einzelnen Teile ruhen auf Kanthölzern und sind im wesentlichen unter Verwendung einer 16er Tischlerplatte entstanden. Die Anlagenhöhe beträgt 85 cm. Dank der recht stabilen Bauweise ist es sogar möglich, die Gleisanlagen bei Betriebsstörungen, Montage- und Säuberungsarbeiten zu „begehen". Vorsichtshalber erhielt die Grundplatte im untertunnelten Teil entsprechende Öffnungen, um ggf. bei Störungen eingreifen zu können.

Der Gleiskörper – wir haben Pilzmaterial verwendet – ruht auf zehn Millimeter starken Holzplatten.

Anlagenmotiv

Wir hatten eine große Fläche zu gestalten, und wir wollten Bewährtes der alten Anlage weiternutzen. Für das zu gestaltende Motiv entschieden wir uns für zwei im Bahnhof Harburg beginnende zweigleisige Hauptbahnen. Des weiteren wollten wir, wie allgemein üblich, auch nicht auf eine romantische Nebenbahn verzichten.

Ein Vorbild schwebte uns dabei nicht vor, viel eher der Mittelgebirgscharakter. Es sollten möglichst elegante Kurven und Steigungen sowie Bahnbetriebswerke, große und kleine Bahnhöfe dargestellt werden. Wobei bei letzteren der Kursbuchhinweis gilt: „Auf dieser Strecke gibt es Bahnhöfe, auf denen nicht alle Wagen am Bahnsteig halten."

Auf der Anlage sind neben Harburg, dem größten Bahnhof, noch die Bahnhöfe Neustadt und Lindental als Ausgangspunkte für eine Nebenbahn bzw. der Endbahnhof Lenzkirch vorhanden.

1982 begannen wir mit einer umfassenden Rekonstruktion der Anlage. Dabei wurden die zwei Hauptbahnen durch ein Kreuzungsbauwerk zu einem Ring geschlossen. Der schon vorher bestehende autonome Güterring diente dann als Versuchsring für Schaltungsvarianten (Blocksystem). Ein Zug muß auf dem Ring insgesamt 51 m zurücklegen; er durchfährt dabei die Bahnhöfe Lindental, Harburg, Neustadt, den Haltepunkt Biatal und gelangt wieder nach Harburg. Die 12 m lange Nebenbahnstrecke überwindet einen Höhenunterschied von 26 cm und wird durch mehrere Kunstbauten charakterisiert.

Fahrbetrieb

Größtenteils sind handelsübliche Fahrzeuge eingesetzt. Mit 115 Triebfahrzeugen steht ein recht ansehnlicher Maschinenpark zur Verfügung, wobei die Dampftraktion mit 52 Maschinen eindeutig dominiert. Dabei wurde weniger Wert auf einen darzustellenden Zeitabschnitt gelegt. Des weiteren befinden sich elf Triebwageneinheiten im Einsatz. Beheimatet sind die meisten Fahrzeuge vor allem im Bw Harburg, wo ein sechsständiger Ringlokschuppen entstand.

Unterteilt ist die Strecke in 25 automatisch arbeitende Blockabschnitte; es wird nach Fahrplan gefahren. Außerdem steht ein automatisch funktionierender Schattenbahnhof zur Verfügung, wodurch alles in allem ein recht abwechslungsreicher Fahrbetrieb möglich ist. Großzügig angelegte Abstellgruppen erlauben vielfältigste Rangiermanöver. Und da die Anlage insgesamt über acht Stromkreise verfügt, können maximal 20 Zugeinheiten gleichzeitig verkehren. Besonders reizvoll bleibt aber doch die sowohl automatisch, als auch manuell bedienbare Nebenbahn. Dort verkehren Lokomotiven der Baureihen 64, 86, 91, 93 und 94, die fast alle zur Einsatzstelle Lenzkirch gehören.

Die Relais der Automatik werden über Schutzrohrkontakte und einen Magneten im letzten Wagen eines jeden Zuges bzw. jeder Lok (bei Lz) geschaltet, wobei die Magneten in Fahrtrichtung rechtsseitig angebracht sind, um im Gegenverkehr wirkungslos zu sein. Zur Blocksignalisierung dienen sowohl Licht- als auch Formsignale.

Obwohl in der Fahrzeugsammlung auch einige seltene Elloks vorhanden sind, soll die Anlage mit ihren 305 Metern Gleis nicht elektrifiziert werden. Insgesamt sind mehr als 67 einfache, 17 Bogen- und vier Dreiwegs-Weichen instal-

1



1 Der Bahnübergang an der Zufahrtstraße nach Neustadt ist aufgrund einer Rangierfahrt geschlossen, und hoffentlich hat das Kranfahrzeug (IMO Merseburg) bald freie Fahrt!

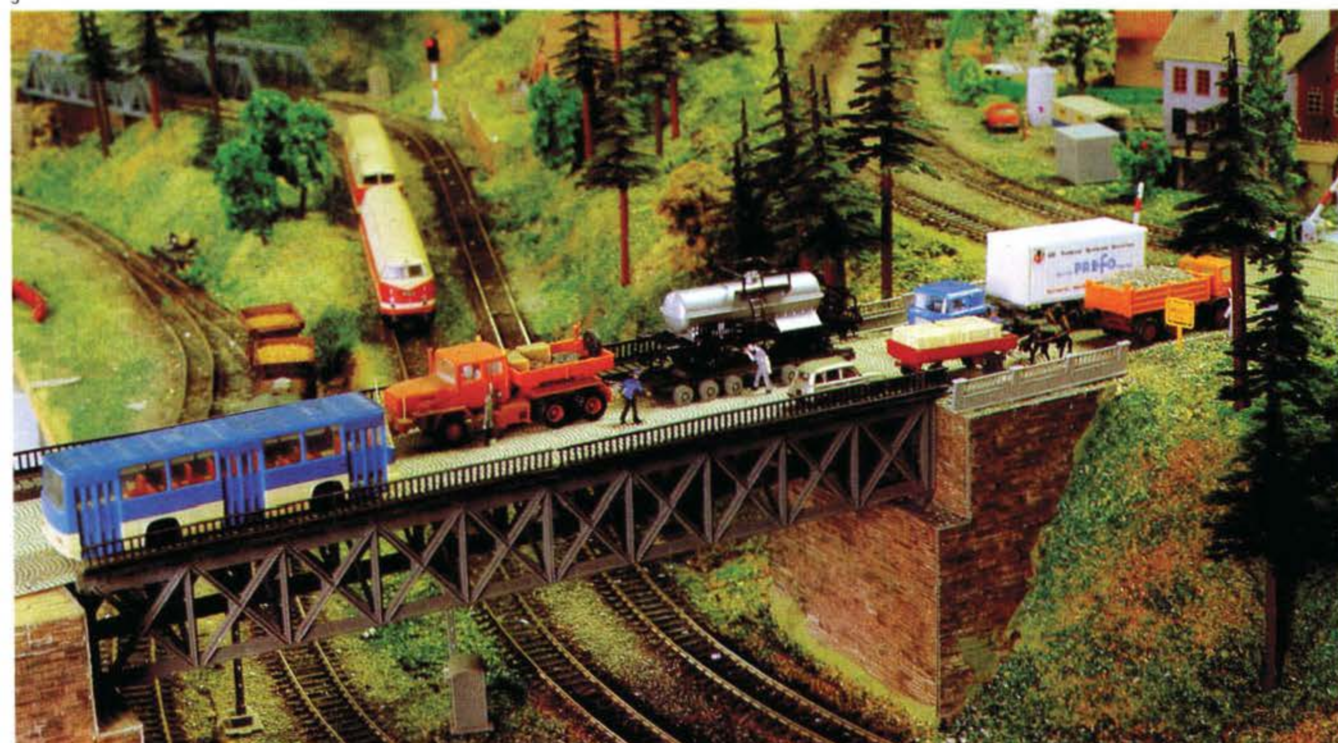
2 Viel Arbeit auf der Rampe, denn der Waggon soll noch mit dem PmG um 12.30 Uhr den kleinen Nebenbahnhof Lenzkirch verlassen. Auch hier ist man daran interessiert, den zur Verfügung stehenden Transportraum effektiv zu nutzen.

3 Die Anlage erlaubt einen sehr abwechslungsreichen, wenn auch nicht immer ganz vorbildgetreuen Zugverkehr. Mehr Spaß am vielseitigen Fahrbetrieb als an der absoluten Detailtreue – warum nicht?

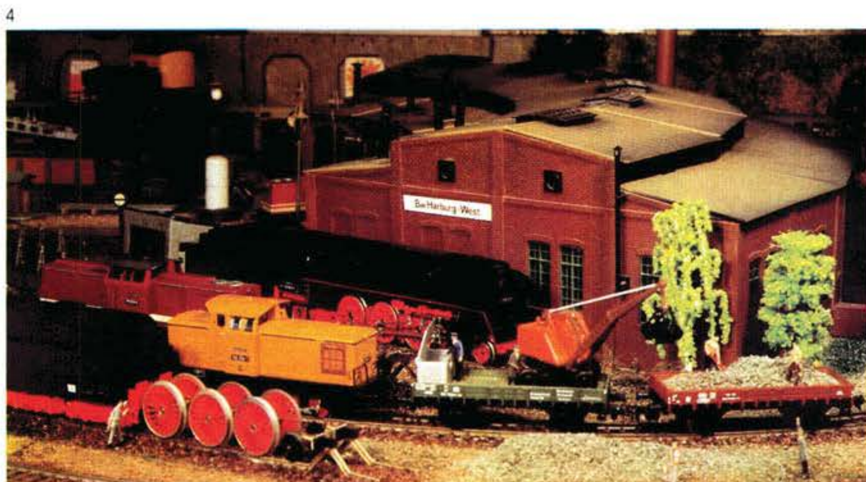
2



3



4



4 Ein leichter Kranzug im Einsatz nahe des Bahnbetriebswerkes. Momentan muß der Kran aber repariert werden, und trotzdem verläßt der Sicherungsposten nicht seinen Posten.

5 Großstadtbahnhof Harburg. Wir erwischen gerade noch die Altbau-52er im Bahnbetriebswerk, doch auch ihre Zeit scheint gekommen zu sein. – Der Traktionswechsel ist im vollen Gange.

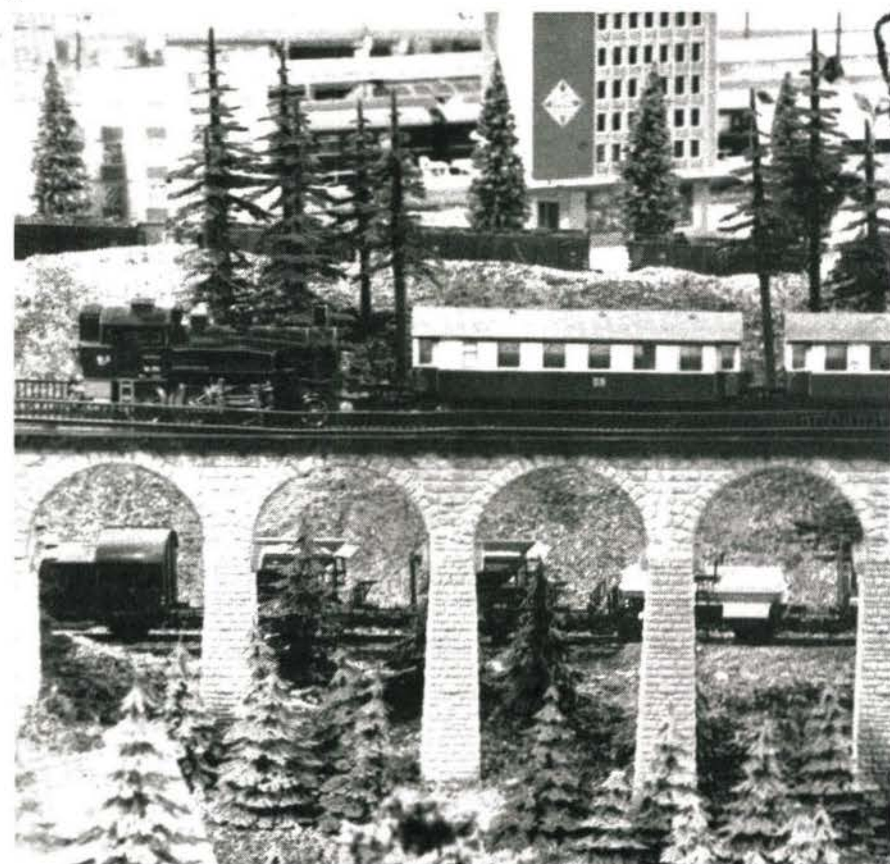
5

6



6 Das Bahnbetriebswerk Lindental strahlt im frischen Glanz. Kein Wunder, denn vor wenigen Minuten tobte hier noch ein mächtiger Wolkenbruch! Jedenfalls sind die Kollegen schon wieder bei der Arbeit; zwei Maschinen der BR 106 können demnächst übergeben werden. Wie ein Blick auf das Spruchband zeigt, bereitet man sich wie beim Vorbild auf Jubiläumsfeierlichkeiten vor …

7


8


9


liert; hinzu kommen noch acht doppelte Gleisverbindungen und acht DKW. Für die Zukunft ist geplant, sämtliche oberirdisch verlegten Antriebe unter der Anlagenplatte zu montieren.

Landschaftsgestaltung

Mit der Neugestaltung der Anlage veränderte sich jedesmal auch die Landschaft unserer kleinen Modellbahnwelt. Dabei machten wir uns die Erfahrungen mehrerer Arbeitsgemeinschaften zunutze. Wir verwenden vorwiegend Polystyrolstücke und nutzen auch gern die bei der Verarbeitung dieses Materials anfallenden Späne, die, mit Berliner Kaltleim vermischt, eine modellierfähige Masse ergeben. Sanfte Hänge oder Wege sind problemlos zu gestalten. Grünes und braunes Latex, abtrocknen lassen, darauf das bewährte Streumehl – und fertig ist die Landschaft! Leicht gesagt, aber angesichts unserer großen Flächen die zweifellos billigere Art zu bauen. 1400 beflockte und 200 Plastetannen bedecken die größten Flächen unserer Anlage, ansonsten haben wir eine Vorliebe für zahlreiche Weideflächen. Andererseits bieten das Stadtpanorama sowie die umfangreichen Bahnanlagen schöne Motive. Da die Anlage eine quadratische Fläche hat und ohne Hintergrundkulisse auskommen muß, waren einige optische Tricks unumgänglich. So befindet sich in der Mitte die zugleich höchste Erhebung (mit 600 mm); dort ist eine kleine Burg, die allerdings nur im Maßstab 1:110 nachgestaltet werden konnte. Sämtliche Gleise sind eingeschottert.

Wir haben zahlreiche Hochbauten selbst gefertigt. So entstanden aus handelsüblichen Bausätzen sämtliche Bahnbauten, Fabrikanlagen, landwirtschaftliche Einrichtungen und diverse Großstadt- bzw. ländliche Häuser. Nicht zu vergessen eine funktionstüchtige Wassermühle nebst Sägewerk. Zur Zeit sind alle Schranken (noch) als Attrappen dargestellt, sollen aber später gegen funktionstüchtige Halbschranken ausgetauscht werden. Demnächst wollen wir uns vorrangig der Verbesserung unserer Signaleinrichtungen zuwenden. Grund genug, vielleicht wieder einmal über das modellbahnerische Schaffen auf der Anlage Harburg zu berichten.

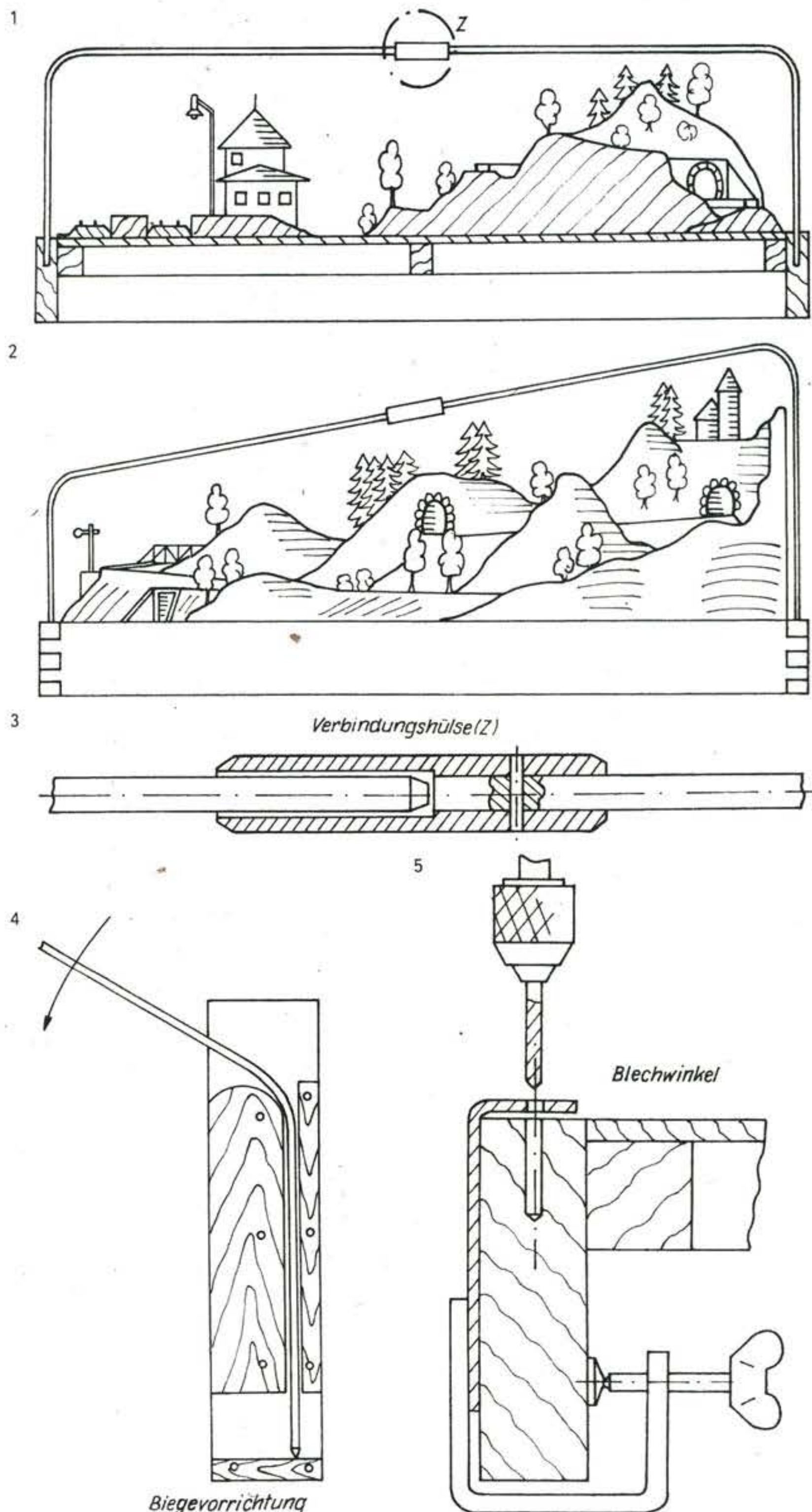
7 Der Haltepunkt Biatal liegt an der Hauptstrecke Harburg – Neustadt; soeben hat der Nahgüterzug freie Fahrt erhalten.

8 Dieser Viadukt befindet sich kurz vor der Einfahrt in den Nebenbahnhof Lenzkirch, im Hintergrund sind einige Häuser von Neustadt zu erkennen.

9 Nochmals ein Blick zum Bw Harburg: oberhalb der Stützmauer befindet sich der Bahnhof Neustadt.

Fotos: P. Emersleben, Halle

Joachim Schnitzer (DMV),
Kleinmachnow



Staubabdeckung

Böse Zungen behaupten, daß die ärgsten Feinde der Modelleisenbahn die Ehefrauen wären. Eine Behauptung wohlgemerkt! Bekannt ist aber, daß ein gefährlicher Feind für die Modellbahn ganz schlicht und einfach der Staub ist, der nicht nur den Fahrbetrieb durch schlechte Stromabnahme beeinträchtigt, sondern später sogar das farbenfrohe Bild unserer Anlagen zerstört und sie allmählich grau in grau erscheinen läßt.

Staubfussel und -flocken, wohin man schaut, auf Lokomotiven und Wagendächern, auf Signalen, Autos und den kleinen Modellbahn-Menschen! Den Staub mit Pinsel und Staubsauger zu entfernen, ist nicht nur mühsam, sondern für die filigranen Modelle auch gefährlich. Deshalb sollte man versuchen, die Modellbahnanlage weitestgehend vor dem Staub zu schützen.

Das einfachste und sicherste Mittel ist immer noch, die Anlage abzudecken. Schaut man aber bei Modellbahn-Ausstellungen hinter die Kulissen, wenn nach Ausstellungsschluß die Anlagen einen Staubschutz erhalten, dann können sich einem im wahrsten Sinne des Wortes die Haare sträuben. Folien, Packpapier oder gar Leinentücher werden dann direkt auf die Landschaft, auf Signale, Lampen und Baumwipfel abgelegt. Da Tücher ohnehin fusseln, sind sie dafür ungeeignet. Auch Papier sollte man nur ausnahmsweise als Transportabdeckung, nicht aber als Dauerschutz, verwenden. So bleibt einzig und allein als günstigste Schutzhaut die Plastefolie übrig. Aber auch sie sollte nicht direkt auf der Anlage zu liegen kommen, sondern auf mehreren Schutzbügeln (siehe Foto) über der Anlage befestigt werden. Als zweckmäßig hat sich dabei erwiesen, die Folie an beiden Enden mit einem Hohlsaum zu versehen. In diesen Hohlsaum schiebt man einen Besenstiel; dessen Masse sorgt dann für die notwendige Spannung der Folie auf den Bügeln. Die Folie, die bei längeren Anlagen aus mehreren Bahnen besteht, liegt quer zur Anlage und kann ggf. hochgerollt werden. Völlig entfernt wird die Folie, indem man sie nach vorne zieht und aufrollt. Da die Bügel bei privatem Hausgebrauch kaum stören, sollte man sich überlegen, diese unbedingt entfernen zu müssen.

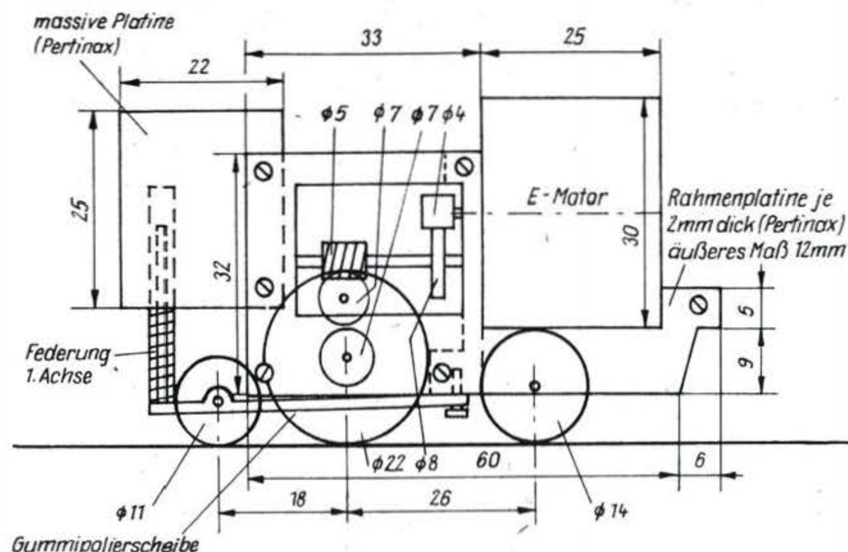
Die aus Draht oder Rundmaterial (∅ 4 mm bis 6 mm) bestehenden Bügel können der Anlagen-Geländeform angepaßt werden (Abb. 1 und 2). Um die abgenommenen Bügel leichter unterzubringen, sollten sie zweiteilig und zusammensteckbar hergestellt sein. Als Verbindungshülse dient ein Rohrstück oder eine gebohrte Buchse. Während das feste Bügelende eingeklebt, -gelötet, verschraubt oder verstiftet ist, sollte die Bohrung für das lose Bügelende ein Durchmesserübermaß von nur 0,1 mm bis 0,2 mm aufweisen (Abb. 3). Die Bügel können zweckmäßigerweise in einer Biegeschablone – sie besteht aus auf ein Brett genagelten Leisten – gefertigt werden (Abb. 4). Andererseits empfiehlt sich ein Blechwinkel als Bohrscha-

Gerd Bornmann, Leuna

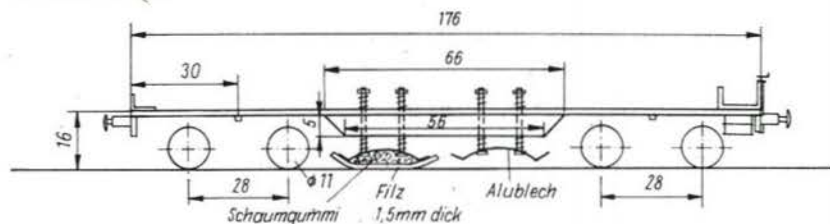
Schienenreinigungsfahrzeuge in H0

Jeder Modelleisenbahner weiß, daß das Sauberhalten, das Entfernen der fetthaltigen Staub- und Schmutzschicht von der Schiene Voraussetzung für gute Stromabnahme und reibungslosen Modellbahnbetrieb ist. Nun wird es nicht immer möglich sein, Schienen im Tunnel manuell zu reinigen. Schwierigkeiten gibt es auch, wenn eine Anlage mit Fahrleitungen überspannt ist. Daher entstand die Idee, Schienenreinigungsfahrzeuge zu bauen, wobei das eine Fahrzeug den Schienenkopf säubert und das zweite ihn sozusagen aufpoliert. Diese Spezialfahrzeuge verkehren als Schienenreinigungszug, bestehend aus einem umgebauten flachen Güterwagen, einem Reinigungswagen und zwei Loks der BR 110, die beide Wagen schieben. Zunächst zum Reinigungswagen: Bedingt durch die Anordnung von Motor, Getriebe und Ballastmasse (siehe Abb.) mußte das Gehäuse etwa 8 mm breiter als bei herkömmlichen Modellfahrzeugen angefertigt werden. Am selbstgebauten Rahmen sind die hintere Achse fest und die vordere federnd angebracht. Zwischen beiden Achsen befindet sich ein starker E-Motor (PIKO-Motor Nr. 2331; 12 V; 6500 U/min., ältere Produktion). Er wird über ein Zahnrad-Schneckengetriebe angetrieben. Auf dieser Welle sind zwei Gummipolierscheiben (∅ 22 mm, 4 mm breit), die in der Zahntechnik verwendet werden und im Spezialhandel erhältlich sind, angebracht. Die Scheiben liegen auf der Schienenoberkante auf und drehen sich während des Fahrbetriebes entgegengesetzt zur Fahrtrichtung. Durch die hohe Umdrehungszahl im Verhältnis zur Fahrgeschwindigkeit können die Scheiben auch in Fahrtrichtung laufen,

1 Reinigungswagen



2 Flacher Güterwagen



Teile für Reinigungswagen:

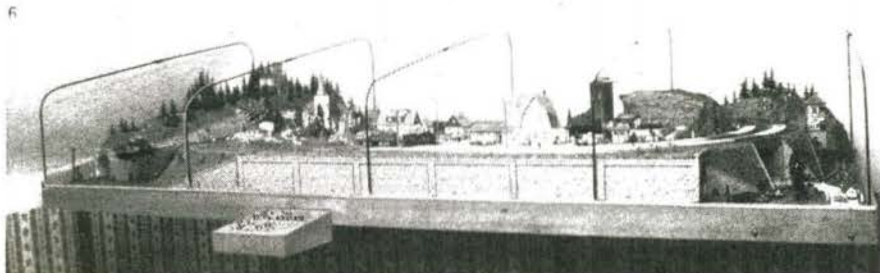
ein Motorritzel: ∅ 4 mm; 9 Zähne
ein Zahnrad: ∅ 8 mm; 21 Zähne
ein Schneckenrad: ∅ 5 mm; eingängig
zwei Zahnräder: ∅ 7 mm; 17 Zähne

wodurch sich zwar die benötigte Schubkraft für den Zug verringert, aber auch der Reinigungseffekt nachläßt! Der Achsstand des Wagens wurde so gering wie möglich gewählt, damit die Gummipolierscheiben immer, auch bei kleinen Gleisradien, auf der Schienenoberkante aufliegen.
Die Stromzufuhr für den Motor des Reinigungswagens erfolgt über die Räder des nachfolgenden flachen Güterwagens. Sie wird von den Schienen über die einseitig isolierten Metallradsätze auf die Drehgestelle und von hier mittels zwei dünner Drähte zum E-Motor gewährleistet (ähnlich wie bei Reisezugwagen mit Innenbeleuchtung). Der dann folgende flache Güterwagen ist ebenfalls Eigenbau und ähnelt einem Langholz- oder Rungenwagen. Unterhalb dieses Wagens zwischen den Drehgestellen befinden sich zwei Filzscheiben, die durch leichten Federdruck auf der Schienenoberkante anliegen. Die Filzscheiben bewirken ein Nachwischen bzw. Nachreinigen der Schienen. Beide Wagen verfügen über ein Ballaststück. Beim Flachwagen ist letzteres durch eine Kistenattrappe getarnt. Durch das Schieben der Wagen besteht die Gefahr des Verhakens der Puffer. Um dies zu vermeiden, wurde die Verbindung zwischen beiden Wagen und zur ersten Lok als Steifkupplung ausgeführt. Der Schienenreinigungszug bewährt sich auf meiner Anlage seit zwei Jahren sehr gut. Somit entfällt das aufwendige manuelle Reinigen der Schienen.

---

blone für die Einstecklöcher im Anlagenrahmen (Abb. 5).
Bleibt abschließend zu hoffen, daß der eine oder andere Modellbahnfreund oder auch Arbeitsgemeinschaften von diesem Vorschlag Gebrauch machen, um dem Staub ein Schnippchen zu schlagen!

6



Deutlich zu erkennen sind die über der Anlage montierten Schutzbügel
Foto und Zeichnungen: Verfasser

Arbeitsgemeinschaften

1530 Teltow – AG 1/56
Am 19. April 1986 – 16 Uhr – in der Gaststätte „Libelle", 1530 Teltow-Seehof, Hannemannstraße 11. Öffentlicher Erfahrungsaustausch. Themen: Eigenbaumodelle, Vorbild Bahnhof Großbeeren.

Neugründungen:
1240 Fürstenwalde
Vors.: Peter Simon, Seelower Str. 2A
7905 Hohenleipisch
Vors.: Dieter Amende, Siedlung 42
9612 Meerane
Vors.: Peter Milzheimer, Altmarkt 8
4090 Halle-Neustadt
Vors.: Eckhard Luther, Block 376/3
7270 Delitzsch
Vors.: Werner Diller, Eilenburger Chaussee 4
3550 Seehausen
Vors.: Friedhelm Preetz, Wald.-Estel-Sw 30

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Berlin
Sonderfahrten am 10. und 11. Mai 1986 von Oranienburg über Fürstenberg (Havel) und Templin nach Oranienburg mit den Lokomotiven E 04 01, 38 1182 und 52 6666 und dem Traditions-Personenzug.
Abfahrt Oranienburg voraussichtlich 8 Uhr, Ankunft Oranienburg voraussichtlich 17 Uhr.
Teilnehmerpreis 33,90 M, Kinder 18,20 M (6–10 Jahre), DMV-Mitglieder 28,– M jeweils einschließlich Mittagessen und Programmheft. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung der Eltern. Es sind keine weiteren Ermäßigungen möglich. Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Kaltverpflegung und Getränke im Zug gegen Bezahlung.
Bestellungen *nur mittels Postanweisung bis zum 15. April 1986* unter Angabe der gewünschten Teilnehmerkarten (Erwachsene/Kinder/DMV-Mitgl.) sowie des gewünschten Fahrttermins (ggf. Angabe ob Ausweichtermin möglich, erforderlich) an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Berlin, 1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Straße 142.
Anmeldungen von DMV-Mitgliedern nur als AG-Sammelbestellung möglich. Die Teilnehmerkarten werden bis Ende April 1986 per Post zugeschickt.
Reklamationen über nicht erhaltene Teilnehmerkarten bzw. unvollständige Zusendung sind bis 5. Mai 1986 schriftlich an Bestelladresse oder vor Fahrtantritt dem Fahrtleiter bekanntzugeben. Spätere Reklamationen werden nicht anerkannt.
Ausländische Interessenten haben die Möglichkeit über das Reisebüro der DDR, Generaldirektion Berlin, an dieser Fahrt teilzunehmen.

Bezirksvorstand Cottbus
Sonderzugfahrt am 3. Mai 1986 von Cottbus nach Beeskow (über Grunow bzw. Lübben) und zurück mit 03 001 und 50 849. Cottbus ab: ca. 9 Uhr, Cottbus an: ca. 17.45 Uhr. Teilnehmerpreis: Erwachsene 29,– M, DMV-Mitglieder 24,50 M, Kinder von 6 bis 10 Jahren 14,50 M.
Teilnahme von Kindern nur in Begleitung der Eltern möglich. Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Im Teilnehmerpreis enthalten sind Programmhefte und Fotogenehmigung. Getränke- und Souvenirverkauf im Zug.
Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung bis 10. April 1986 an: Siegfried Neumann, 8800 Zittau, Heinrich-Heine-Platz 3. Anmeldung von DMV-Mitgliedern über AG als Sammelbestellung. Für ausländische Interessenten bietet das Reisebüro der DDR, Generaldirektion Berlin, Teilnehmerkarten an.

Bezirksvorstand Halle
Sonderzugfahrten auf der Strecke Dessau – Wörlitz vsl. mit den Dampflokomotiven 64 007 und 89 1004. Geplante Fahrten:
Fart 1: 19. 4.
Dessau Wörlitzer Bf ab/an 9.00/12.10
Fahrt 2: 19. 4.
Dessau Wörlitzer Bf ab/an 14.00/17.30
Fahrt 3: 20. 4.
Dessau Wörlitzer Bf ab/an 9.00/12.10
Fahrt 4: 20. 4.
Dessau Wörlitzer Bf ab/an 14.00/17.30
Teilnehmerpreise pro Fahrt:
Erwachsene 9,– M, Kinder bis 10 Jahre 4,50 (nur in Begleitung Erwachsener), Vorzugspreis für DMV-Mitglieder 7,50 M.
Teilnahmemeldung *nur* per Postanweisung bis 10. April 1986 unter Angabe der Personenzahl und Fahrt-Nr. (ggf. Ausweichtermin angeben) an: Herbert Heintze, 4500 Dessau 1, PSF 54. DMV-Mitglieder geben zusätzlich Mitgliedsbuch- und AG-Nr. an. Versand der Fahrkarten erfolgt rechtzeitig vor der Fahrt.

Bezirksvorstand Halle
Sonderzugfahrten am 24. Mai 1986.
Strecke: Leipzig Hbf (Abf. ca. 7.45 Uhr) – Rochlitz – Glauchau – Karl-Marx-Stadt – Wechselburg – Großbothen – Leipzig Hbf (Ank. ca. 19.00 Uhr). Voraussichtl. Lokeinsatz: 35 1113, E 77 10, 38 205. Teilnehmerpreis: Erwachsene: 35,30 M, Kinder bis 10 Jahre: 18,40 M, Vorzugspreis für DMV-Mitglieder: 30,00 M. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung Erwachsener. Im Teilnehmerpreis sind ein Imbißbeutel und ein Begleitheft inbegriffen.
Teilnahmemeldungen durch Einzahlung des entsprechenden Betrages *nur* per Postanweisung bis zum 30. April 1986 an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Halle, Sekretariat Leipzig, 7010 Leipzig, Georgiring 14.
DMV-Mitglieder geben ihre Mitgliedsbuch- und AG-Nr. an! Fahrkarten mit verbindlicher Abfahrtzeit werden zugeschickt.

AG 7/36 – Straßenbahn Magdeburg
Während des Sommerhalbjahres 1986 wird gemeinsam mit den Magdeburger Verkehrsbetrieben an folgenden Tagen ein *historischer Straßenbahnbetrieb* durchgeführt:

Mai:	03., 04., 17., 18., 19., 31.
Juni:	01., 14., 15., 28., 29.
Juli:	12., 13., 26., 27.
August:	09., 10., 23., 24.
September:	06., 07., 20., 21.
Oktober:	04., 05., 07.

Fahrtstrecke: Alter Markt – Olvenstedt – Herrenkrug – Alter Markt. Ab Alter Markt: jeweils 13.00, 14.40, 16.20 Uhr.
Fahrpreis: 1,00 M, Kinder 0,50 M.
Fahrscheine sind beim Schaffner erhältlich. Zum Einsatz gelangen die historischen Triebwagen Nr. 124 (Baujahr 1928) und Nr. 70 (Baujahr 1943 – sog. „Hechtwagen") im Wechsel.

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat – wer braucht?" Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

3/1 Suche: Dampflokomotiven (auch Eigenbau) in N.

3/2 Biete: H0, V 100; BN 150; 106; 118 GFP; VT 135/137; E 44 AEG; E 69; Gehäuse: BR 75 SNCF; 52; 106; 55; 80; E 46; 66; E 69; BN 150; Städteexpr.-Wg; Inox-Wg; Fahrwerk BR 50; Lokschilder.
Suche: H0, BR 22; 23; 38; 42; 44; 45; 50; 52 WT; 57; 58^{30}; 62; 65^{10}; 74; 83; 84; 91; 94; E 04; 18; 63; 94; Kö; ASF; 102; SKL; EDK; Mitteleinstiegwg; Abteilwg; Schotterwg; Kohlenstaubwg; Gehäuse: BR 23; 50; 84; Fahrwerk BR 52, 42 mit WT; in $H0_m$: Loks u. Wagen; in TT: BR 92 und Gehäuse BR 92. „modelleisenbahner" vor 1984; „Das Signal", „Die FKB", Dampflok-Archiv 1–4, Diesellok-, Ellok-, Triebwagen-Archiv, Ringlokschuppen, Drehscheibe, Kohlebunker in H0.

3/3 Biete: „Dampflok-Archiv 1", „Die Rübelandbahn", „Die Muldenthalbahn". Suche: „Dampflok-Archiv 2", Fotos von Lok 50 0029-4

3/4 Biete: Englische Signalbrücke mit 2 Signalen sowie Richtungsanzeiger in Nenngr. I, Bing, um 1927, leicht besch. im Tausch gegen rollendes Material, Nenngr. I, vor 1933.

3/5 Biete: Nenngr. 0, 1 Märklin-D-Zug-Wagen, LüP 200 mm, 4achs. mit Inneneinrichtung u. viel Beschriftung, Dach u. Figuren fehlen; 1 Märklin-Tender 2achs.; 1 Tender, Bing, 3achs.; Seitenbeschriftung 1012. Suche: BR 84 in H0. Nur Tausch.

3/6 Suche: Tauschpartner für Ellok-Modelle Nenngr. H0.

3/7 Biete: Nenngr. S, BR 80; Güterwg u. umfangr. Schienenmaterial. Suche Lokomotiven in Nenngr. H0.

3/8 Biete: H0, BR 91; BR 110 u. 120 (DB), Eigenbau; „Pionier- und Ausstellungsbahnen"; „Modellbahnbauten"; „Baureihe 91"; Sammelbildserien „Dampflokomotiven" 1. u. 5. Folge; „Die Bäderbahn"; Modelleisenbahnkalender 1979, 1981, 1983. Suche: H0, BR 42, 84.

3/9 Biete: H0, Straßenfahrzeuge, u. a. ältere Epochen; BR 110; 66; Windbergaussichtswg; mod. Reisezugwg 2. Kl.; Oberteil BR 01; in TT: BR 110, 92; versch. Länderbahnwg; in N: BR 65^{10}; Eisenbahnjahrbuch 1981, 1984; „Dampflok-Archiv" 4 (1981); „Umzeichnungsplan DRG" I, II; „90 Jahre Radebeul-Radeburg"; „Links und rechts der kleinen Bahnen". Suche: ält. Straßenfahrzeuge u. Kleinzubehör aller Hersteller; Lokomotivkleinteile (Lehmann); in H0: BR 23, 50, 98; „Diesellok-Archiv" (neu); „modelleisenbahner" von Heft 1 bis 1969 kompl. Jahrg.

3/10 Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1973, 1981; „Reisezugwagen-Archiv" 2. Aufl., „Die Brandenburgische Städtebahn"; „Modellbahn-Bauten"; „Links und rechts der kleinen Bahnen" 1. Aufl.; Sonderfahrt-Begleithefte BV Erfurt 1984, BV Halle u. Dresden 1985; Modelleisenbahnkalender 1973. Suche: Eisenbahn-Jahrbuch 1985; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; Modelleisenbahnkalender 1974, 1985, 1986.

3/11 Suche: „Die Brandenburgische Städtebahn".

3/12 Biete: Lokschilder, 94 571; 50 3657; V 100 150; V 60 1507; Rbd-Schild; Tenderbeschriftung „Vorsicht kein Trinkwasser"; Leiterplatte BR 86; Signalhorn m. 4 Hörnern; „modelleisenbahner" kompl. Jahrg. 1973 bis 1979 (außer 1975). Suche: H0-Wagen; in H0: BR 95, 043, 57; Poster „Selketalbahn".

3/13 Biete: H0, Lok 118 117, N, BR 65, „Die Muldenthalbahn". Suche: H0, BR 118 059 (rot/weiß), BR 64, 75, 89 der DR.

3/14 Biete: „Die Rübelandbahn"; „Die Windbergbahn"; „Die Selketalbahn"; „MS Spree"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Lokomotiven von Esslingen. Suche: „Schmalspurbahnen in Sachsen"; Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1900–1910, 1911–1918 und 1947–1967.

3/15 Biete: H0-Anlage 2,5 m × 1,28 m mit Fahrzeugen in $H0_m$ und $H0_e$.

3/16 Biete: versch. Eisenbahn-Jahrbücher und Modelleisenbahnkalender. Suche: „Dampflok-Archiv 1,2" (nur letzte Ausgabe, farb. Einband); „Bahnland DDR"; „Deutsche Dampflokomotiven gestern und heute"; Schmalspurwagen von HERR.

3/17 Biete: H0, Lokomotiven- u. Wagenmodelle sowie Straßenfahrzeuge; Modellbahnliteratur. Suche: ESPEWE-Ikarus 66 mit verschiedenfarbigen Karosserieunterteilen sowie mit hell- u. dunkelgrauen Oberteilen in beliebigen Farbtönen.
Nur Tausch!

3/18 Biete „modelleisenbahner" Jahrg. 1955; BR 65 in N. Suche in H0: BR 24, 64; „Schiene, Dampf und Kamera".

3/19 Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1968, 1969, 1975 bis 1977, 1981; Eisenbahnkalender 1980–1986; „Lexikon Modelleisenbahn"; Modelleisenbahnkalender 1984, 1986; „modelleisenbahner" 1977 bis 1983 (unvollst.); „DRG Umzeichnungsplan 1925" div. Hefte „Modellbahnpraxis"; versch. Packwagen in H0, T3.34 in TT. Suche: Modelleisenbahnkalender bis 1976 und 1985; „modelleisenbahner" bis 1977; rollendes Material in $H0_m$ und $H0_e$.

3/20 Biete: H0, BR 50; 80; 24; 64; $55^{16\ 22}$ (Umbau); $56^{2\ 8}$ (Umbau); 42 (ohne Tender); Metallradsätze; Straßenfahrzeugmodelle; Literatur. Suche: BR 84; „modelleisenbahner" 1952 bis 1955, 1961, 1962; Literatur von „transpress".

3/21 Biete: H0, Modellautos; BR 23; 66; V 200 DB; Gehäuse BR 89 sächs.; „modelleisenbahner" 1976–1984. Suche: H0, Modellautos; BR 03 (Schicht); BR 58; 84; 91 u. and. rollendes Material.

3/22 Suche: „modelleisenbahner" 1/1970 bis 9/1985; in TT: BR 211; 242; 254; 23^{10}; 81; 86; 56; 118; 130; 171 m. Beiwagen; Kö (Eigenbau); SKL (eigenbau); div. Reisezug- u. Güterzugwagen; Straßenfahrzeuge; Figuren u. elektr. Zubehör.

3/23 Biete: div. rollendes Material in Nenngr. 0, H0, $H0_e$ sowie Literatur (bei Bedarf Liste anfordern). Suche: Modelle u. Zubehör in Nenngr. 0 von LIEBMANN, STADTILM, ZEUKE sowie DRG-Modelle in H0.

3/24 Biete: „Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1911–1918"; Dampflok-Sonderbauarten u. a. Suche: Dampflokschilder (keine EDV) und Dampflok-Eigenbaumodelle.

3/25 Biete: TT, Material; Loks; Wagen; in H0: BR 24, 64, 75, 244. Suche: H0, LOWA-Straßenbahnmodelle sowie Eigenbauten; Literatur über Straßenbahnbetriebe; Broschüren u. Festschriften.
Nur Tausch!

3/26 Biete: H0, BR 60 (schwarz); Glaskasten ohne Antrieb; Drehscheibe mit Antrieb im Bau; Wannentender (alles Eigenbau); „Dampflok-Archiv" (Gerlach). Suche: H0, BR 60, grau, (Eigenbau); 3 Mitteleinstiegwg; Personen- u. Gepäckwagen grün, rot/elfenb. von HERR; Lokshild für BR 39, 95°; Gattungsschild für BR 95^{66}; Dampflokglocke; Dampfmaschine; Blecheisenbahn vor 1933; „Glasers Annalen 1947–1967".

modell eisenbahner anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2.

Biete „Ellok-Archiv", „Kleinbahnen der Altmark", „Schmalspurbahnen der Oberlausitz", „Steilrampen über den Thür. Wald", „Über den Rennsteig ...", „Windbergbahn", „Müglitzthalbahn", „Schmalspurbahnen zwischen Spree und Neiße", „Dampflokomotiven". Suche „Die Berliner S-Bahn", „Geschichte und Geographie der dt. Eisenbahn", „vb" vor 1980, „Dampflok-Archiv 2", „Schiene, Dampf und Kamera", alte Eisenbahnliteratur. H.-J. Boltz, 1142 Berlin, Otto-Winzer-Str. 6

Kaufe H0-Dampfloks, VT 135 mit Beiwagen, TT-Güterwagen der ČSD. Proschke, 1512 Werder, Schwalbenberg 52, PSF 7835

Biete Reprintausgabe „Geschichte u. Geographie Deutscher Eisenbahnen", „Eisenbahn-Jahrbuch 1967", „Straßenbahn-Archiv 4", „Deutsche Reichsbahn von A bis Z". Suche Dampfloks in N, außer BR 65, „Harzquer- und Brockenbahn", „Bahnland DDR", Dampflok-Archiv 1–3 und „Schmalspurbahn-Archiv". Krüger, 1950 Neuruppin, K.-Liebknecht-Str. 9

Biete H0 Märklin Punktkontakt-Schienenmaterial, neuw., 110,– M. Suche Dampflok Dreileiter H0 Wechselstrom und Selketalbahn. Blau, 4712 Kelbra, Neuestr. 3

Verkaufe „Kl. Eisenbahn g. einfach", 23,– M; „Modellbahnbauten", 12,– M; „Modellbahnelektronik", 8,– M. Suche in H0 BR 42, BR 80, BR 81, BR 84, Kö., Bauanleitung für Drehscheibe, „Lok-Archiv 2", Modellb.-Signalbuch-Fahrbetrieb; Pflege u. Reparatur. W. Grohmann, 8706 Neugersdorf, G.-Scholl-Str. 5

Biete Nenngröße N BR 118.0, BR 65, „Straßenbahn-Archiv 3". Suche S 699, M 61 (N), Modelleisenbahnkalender 1986, „Die Überschienung der Alpen", „Lexikon Modelleisenbahn", „transpress-Lexikon Eisenbahn" Nur Zuschr. an: V. Böhm, 5907 Thal, Bergstr. 11

Verkaufe umfangr. Spur-S-Material, nur zus., f. 900,– M. Vollrath, 7271 Döbernitz, Kleine Gasse 2, PF 131

Tausche Straßenb.-Archiv 1, 2. Suche Straßenb.-Archiv 3, 4; „Selketalbahn". Florian Wesser, 8909 Görlitz, Str. d. Oktoberrevolution 22

Biete H0 01, 03, 52, E 63, 86, 110, 118, 130, 254 (Eigenb.), 499, div. Literatur u. „me". Suche Spur-0-Material, Signal, „me" Jahrg. 1 bis 9, „Modellbahnpraxis 5", Lok u. Fabrikschilder. Nur schriftl. an: Lewin, 5066 Erfurt, Nordstr. 19

Biete N/65, V 180, VT 12.4; H0/01, 52, 55, 75, G 8, Zubehör, zus. 800,– M. Suche Motoren, Drehteile, Werkzeuge, „me" 52–54, Lit. W. Sorschke, 8281 Rödern, Hauptstr. 12

Suche H0-Material. Klopfer, 7113 Markkleeberg, Wasserturmstr. 8

Suche H0 BR 23, 42, 50, 80, 89, 91, „me" 1952–1968, 1970, Hefte 1–4, 6–9, 12/71, Heft 4/72, Dampflok-Archiv 1–3, „Diesellok-Archiv", „Triebwagen-Archiv", „Reisezugwagen-Archiv", „Schmalspurbahn-Archiv" sowie Literatur über Dampfloks. Angebote mit Preisang. an: Krietsch, 6551 Moßbach, Nr. 104

Suche „Steilr. ü. d. Th. W.", „Windbergb.", „Harzquerb.", „Rübelandb." im Tausch gegen „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße", „Brandenb. Städteb.", „Eisenb.-Jahrb. 1968", „Hist. Bahnhofs-B." oder „Kleine Eisenb. ganz groß". Nur Zuschr. an: M. Weber, 6100 Meiningen, Joh.-Brahms-Str. 7

Suche „Dampflok-Archiv 2" od. kpl. „Schmalspurb. der Oberlausitz", H0-Lok 84. Biete Straßenbahn-Archiv, „Eisenb.-Jahrb. 77", „Dampflokomotiven", TT-Lok BR 110, V 36. K. Grosche, 8609 Wilthen, Str. d. Jungen Pioniere 46

Suche vierachsige Kesselwagen H0 m. Bremserh. u. BR 75 (H0), vierachsigen Kesselwagen „Buna" (blau) od. „Aral" (blau) in N, BR 118 (rot/gelb), Vollsichtkanzel (N) zu kaufen. Angeb. m. Pr. an: K.-H. Großmann, 4030 Halle, V.-Klemperer-Str. 18

Suche in TT Eigenbaudampfloks sowie Personen- u. Schnellzugwaggons, die Bücher „Baureihe 44" und „Die Dampflokomotive". M. Nickel, 7580 Weißwasser, Lutherstr. 6

Verk. unfertige Modellbahnanlage TT, 2,20 m × 1,00 m, mit Zubehör, 500,– M; 16 Loks, 677,– M; 78 Wagen, 527,– M; 3 Trafos, 100,– M; Glasmaterial, 150,– M, können zusätzl. käufl. erworben werden. Herzig, 1220 Eisenhüttenstadt, E.-Thälmann-Str. 81

Gebe Märklin Spur I rollendes Material, Zubehör ab, v. 20,– M b. 500,– M. Suche BR 84, Tauschpartner für H0-Lokom. u. Literatur. Zuschr. an: T. Grundmann, 7050 Leipzig, Riesaer Str. 35a

---

Suche „me" Jg. 1/1952 und Jg. 2/1953, H 1, 10 und 12. Biete „me" Jg. 5/1956 bis Jg. 25/1976, geb. A 6, Jg. 15 nicht vollständig. Liste auf Anforderung gegen Freiumschlag. Auch Verkauf, je Jg. 15,– M. M. Koallick, 1502 Potsdam-Babelsberg, In der Aue 15

Suche TT BR 50; E 70; Zeuke-D-Zugwag. (auch defekt), „me" vor 2/76 (auch einzeln) zu kaufen. Biete, evtl. im Tausch, H0 BR 50 (defekt), Geh. E 44 (alt), „Spreewaldbahn"; „Rangierdiesellokomotiven", M. Lorenz, 9331 Deutscheinsiedel, Deutschneudorfer Str. 5

Suche „100 Jahre Saalbahn", „50 Jahre Leipziger Hauptbahnhof", Dampflokschild. Biete Eisenbahnliteratur. St. Giebe, 5700 Mühlhausen, Bochmannstr. 6

Biete „Die Dampflok (60 M)", „Ellok-Archiv", „Dampflok-Archiv 4", „Müglitztalbahn", „Zwischen Spree und Neiße", Eisenbahn-Jahrbuch 75, 80, 82, 83, 84, „Bilder von der Eisenbahn 4". Suche „Glasers Annalen 1947–67", „BR 01", „Verz. dt. Loks 1923 bis 63", „Dt. Dampflok gestern und heute", „Dt. Dieseltfz. gestern und heute", „Entwicklung der Dampflok" (5 Bände), „me" Jg. 52–55, 65, 66 und anderes. Fred Hibsch, 4016 Halle, Birkhahnweg 2, PSF 145-476

Biete „Die Müglitztalb.", „Lokomot. d. a. dt. Privatb.", Dampflok-Archiv 2, 3, 4, Lexik. der Eisenbahn, „Reise m. d. Dampfb.", „Modellb.-Pflege u. -Reparatur". Suche „Waldeisenb. Muskau" „100 J. Bad Schandau-Bautzen", „75 J. Heidekrautbahn", „125 J. Eisenb. i. Zeitz", Lok 89 1004, „Die Müglsengrundbahn", „Schmalsp.-b. d. Oberlaus.", „Harzquer- u. Brockenb.", „50 J. Lpz. Hauptbf.", „Mosel-Ortmannsdorf", „Endst. Oberritterg.", „100 J. Freital-Hainsberg-Kur. Kipsdorf", Modelleisenbahnlex., „Spreewaldb.", „BR 44", „150 J. dt. Eisenbahnen", „Der Bayr. Bahnh. i. Lpz.". S. Lehmann, 7021 Leipzig, Zerbster Str. 5

Wer kann mir helfen? Suche für TT gut erhaltene BR T 334. Uwe Brandstetter, 4020 Halle, Str. d. Waffenbrüderschaft 7

Biete „Schmalsp.-Arch."/Lok-Arch. Sachs. 1 u. 2, Dampfl.-Arch. 1 u. 4, „Brandenbg. Städteb.", „Rübelandb.", „MPSB", „Müglitztalb." (all. transpress-Verlag) u. Eisenbahn-Jahrb. 83. Su. „Reise m. d. Dampfbahn", „Steilrampen ü. d. Thür. Wald", „me" Heft 10/82 u. „V. Sonneb. nach Probstzella" sowie BR 50 in TT. Kleine, 3035 Magdeburg, Str. d. FDJ 19

Rezensionen

Autorenkollektiv unter Leitung von Prof. Dr.-Ing. Hans Glißmeyer: transpress Lexikon Stadtverkehr, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985, 246 Abb., 43 Tabellen, Ganzleinen, 42,00 Mark.

Neu in der bekannten und bewährten Lexika-Reihe des transpress-Verlages ist ein Buch zum Thema „Stadtverkehr". Rund 2000 Stichwörter geben Aufschluß über Fachbegriffe, hinter denen sich keinesfalls nur knapp bemessene Definitionen verbergen. Was aber besonders erwähnenswert ist: Neben zahlreichen Begriffserläuterungen zum Städtischen Nahverkehr – wobei die Straßenbahn gebührend berücksichtigt ist – sind auch zahlreiche Termini der Eisenbahn erläutert. Um nur einige zu nennen: Ablaufanlage, Bahnstromwerk, Containerbahnhof, DR oder Empfangsgebäude. Die Aufzählung könnte an Hand des Alphabetes bis Z fortgesetzt werden. Kurzum ein Werk also, das nicht nur für die Freunde des Städtischen Nahverkehrs von Interesse sein sollte. Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner kommen ebenfalls auf ihre Kosten. Die Begriffswelt von S- und U-Bahn hat ebenso Eingang in das Lexikon gefunden wie etwa Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs. Leicht kann der Unterschied zwischen einer Anschlußbahn oder Werkbahn ermittelt werden. Doch nun noch einmal zurück zur Straßenbahn: Alles Wissenswerte ist zu finden, vor allem kann man mit der internationalen Entwicklung vergleichen.
Die einzelnen Texte sind leicht verständlich und exakt geschrieben, sie sind übersichtlich angeordnet.
Zweifellos spricht auch der Bildteil des Lexikons für sich und enthält historische sowie aktuelle Fotos von Nahverkehrsmitteln und Straßenführungen.
Dieses Lexikon ist ein erstklassiges Nachschlagewerk geworden und kann wärmstens weiterempfohlen werden.

Wilfried Mengel

Günther Feuereißen „Modellbahn-Elektrik" (Modellbahnbücherei). transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985, 208 Seiten, 15,60 Mark

Ein neues Buch aus einer gefragten Serie! Kürzlich erschien die Erstauflage des für den Anfänger wie auch fortgeschrittenen Modellbahnfreund äußerst informativen Bändchens. G. Feuereißen hat darin die wesentlichsten Aspekte seiner vorangegangenen Titel „Modellbahn-Elektromechanik" und „Modellbahn-Elektrotechnik – Grundlagen" zusammengefaßt sowie die vor einigen Jahren auch im „me" ausführlich behandelten Themen dazu aufgegriffen.
Die einzelnen Kapitel sind methodisch gut aufgebaut und vermitteln (bzw. vertiefen) speziell für den Modellbahnfreund physikalische Grundlagen der Elektrik, welche Geräte und Schaltungen in Frage kommen können. Darüberhinaus kommen auch elektronische Grundbegriffe und Bauelemente nicht zu kurz. Viele vollständige Schaltpläne tragen dazu bei, daß dieses Buch neben seinem populärwissenschaftlich gehaltenen Text leicht verständlich geblieben ist. Und mehr noch – nicht unerwähnt bleiben ebenfalls die typischen Fehler bzw. Hinweise, wo ggf. die Defekthexe zugeschlagen haben könnte!
Alles in allem hat der Autor ein Kompendium erarbeitet, das einen entscheidenden Vorteil aufweist: Es bietet gerade jungen Lesern die Möglichkeit, Schulwissen bis hin zur (ansonsten gefürchtet trockenen) BMSR-Technik anwendungsbezogen zu vertiefen. Da dem Rezensent bereits mehrere Fälle bekannt sind, wo Pädagogen ähnliche Publikationen „zweckentfremdet" für die Unterrichtsgestaltung nutzten, kann das auch deshalb weiterempfohlen werden.

Hans-Joachim Wilhelm

Falls die auf dieser Seite besprochenen Titel vergriffen sind, benutzen Sie bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken.

Zum 6. Verbandstag des DMV

Mit Leib und Seele dabei

Im Gespräch mit Margit Posselt, Vorsitzende der ZAG Cottbus

Eine Frau leitet eine Arbeitsgemeinschaft unseres Verbandes. Das gehört noch immer zu einer großen Ausnahme. Eine Frage lag mir da gleich auf dem Herzen. Wodurch entstand die Bindung zur Eisenbahn und vor allem zum DMV?
Margit Posselt erzählt: „Der Initiator war mein Sohn. Als er fünf Jahre alt war, baute ihm der Großvater eine Modellbahnanlage auf. Einige Jahre später lebten mein Sohn und ich einige Zeit auf der Insel Rügen. Und dort fingen wir beide Feuer für die große und doch kleine Eisenbahn. Nach Zittau zurückgekehrt, wurde gerade unsere Hausbahn ins Zittauer Gebirge 80 Jahre alt. Sonderfahrten standen auf dem Programm, und es gab wohl nur wenige, an denen wir nicht teilnahmen."
Drei Jahre später wurden Mutter und Sohn Mitglieder der Zentralen Arbeitsgemeinschaft (ZAG) des DMV-Bezirksvorstandes Cottbus. Besonders Margit Posselt fand im abwechslungsreichen Verbandsleben eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung. Das Vorbereiten von Exkursionen, öffentlichen Veranstaltungen machte ihr Freude. Damit nicht genug! Am 3. April 1976 wurde sie die Vorsitzende der ZAG Cottbus, von rund 100 fast nur männlichen Mitgliedern der AG einstimmig gewählt! Doch da kommt noch etwas hinzu. Die gelernte Buchhalterin, viele Jahre in der Landwirtschaft, später im VEB Formaplast Zittau tätig, sattelte mit 54 Lebensjahren um und wurde Eisenbahnerin. Wie es dazu kam, wollte ich wissen. Margit Posselt: „Wieder war es unsere Schmalspurbahn, die uns in Vorbereitung des 90jährigen Jubiläums voll beschäftigte. Einige ZAG-Mitglieder bereiteten hierfür Veranstaltungen vor, und dabei lernte ich viele Eisenbahner kennen; ihre Tätigkeiten begeisterten mich. Ein Jahr später – 1981 – fing ich im Bw Zittau an und half dort in der Abteilung Arbeit, die Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner zu verbessern.



Foto: J. Wanrich, Zittau

Eine Aufgabe, die mir viel Freude gemacht hat. Das Kennenlernen des Eisenbahneralltages kam mir bei der Leitung der ZAG sehr zugute. Seit 1. Februar dieses Jahres bin ich nun im Bahnhof Zittau als technische Mitarbeiterin beim BGL-Vorsitzenden tätig und widme mich der Gewerkschaftsarbeit." Inzwischen zählt die ZAG Cottbus 121 Mitglieder – eine beachtliche Zahl. Hier alle organisatorischen Fäden in der Hand zu halten, verlangt nicht nur Ausdauer, Zeit und Geschick, sondern auch Kenntnisse über das breitgefächerte Interessengebiet der Freunde. „Hinzu kommt, daß ja unsere ZAG-Mitglieder praktisch zwischen Zeesen bei Königs Wusterhausen und Zittau, das heißt also im gesamten Rbd-Bezirk Cottbus, zu Hause sind", ergänzt Margit Posselt.
Das Betätigungsfeld der ZAG ist groß. Dia-Abende und zahlreiche Exkursionen trugen in den zurückliegenden Jahren zur Festigung des ZAG-Kollektivs bei. Besonderes Augenmerk legt die Vorsitzende auf eine breite Öffentlichkeitsarbeit. Hilfe bei der Vorbereitung von Sonderfahrten und Ausstellungen gehören ebenso dazu wie der Verkauf selbstgefertigter Fotoserien. Worum es ihr aber besonders geht, ist die Nachwuchsgewinnung für die Deutsche Reichsbahn. Aus nicht wenigen jugendlichen Mitgliedern der ZAG wurden tüchtige Eisenbahner, sicherlich nicht unbeeinflußt durch das Vorbild ihrer Vorsitzenden ...
„Eins müssen wir aber noch erwähnen", ergänzt sie, „nämlich unsere Filmabende im ‚ZAG-Kino'. Hier zeigen wir interessante Filme über die Eisenbahn. Übrigens befindet es sich in Doberlug-Kirchhain. Das Ehepaar Büngers – beide in den ‚UNION-Lichtspielen' dieser Stadt tätig und ebenfalls bei uns Mitglieder – betreut es. Der Zuspruch ist groß."
Die gleistete Arbeit kann sich sehen lassen. Vier Arbeitsgemeinschaften gingen bisher aus der ZAG hervor: eine AG Nahverkehr in Cottbus , die Doberluger AG, die AG 2/34 Cottbus sowie die AG der Pioniereisenbahn in Görlitz. Und daß die ZAG durch zahlreiche Neuzugänge dennoch nicht kleiner wurde, spricht für sich, spricht für Margit Posselt.
Nun aber soll die ZAG neu organisiert werden. Darüber wird auf der am 15. März 1986 stattfindenden Jahreshauptversammlung in Doberlug zu beraten und zu entscheiden sein. „Durch die Gründung einer weiteren ZAG, die für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner im südlichen Teil des Rbd-Bezirkes Cottbus bestimmt ist, wollen wir die Arbeit weiter verbessern."
Dabei gibt es auch neue, anspruchsvolle Aufgaben für Margit Posselt. Sie wird die neue ZAG „Dreiländereck" leiten. Danach befragt, wie es weitergehen wird, sagt sie: „Zunächst möchte ich mich bei allen Mitgliedern unserer ZAG für das entgegengebrachte Vertrauen und die gute Zusammenarbeit herzlich bedanken. Ich glaube schon, daß uns die gemeinsame Arbeit viele schöne Stunden gebracht hat. Dazu hat ein jeder beigetragen.
Mit der neuen ZAG müssen wir auch neue Wege bei der Gestaltung unseres schönen Hobbys suchen. Lange wird es die Dampflok bei der DR nicht mehr geben. Aber ich glaube, daß auch die neue Technik viele Reize bietet. Zahlreiche Denkmale der Eisenbahngeschichte und Ausstellungen, oft in wenig bekannten Museen untergebracht, kennen wir noch nicht. Die Möglichkeiten für ein interessantes und niveauvolles AG-Leben werden künftig nicht weniger. Ich bin da sehr zuversichtlich."

Wolf-Dietger Machel

Vorschau

Im Heft 4/86 bringen wir u. a.:

Mitfahrt auf einer Lok der BR 243;
100 Jahre Stendal – Tangermünde;
Straßenbahnneubauten in der DDR zwischen dem X. und XI. Parteitag;
Internationaler Modellbahnwettbewerb 1985;
100 Jahre Auto – Modelle;
Vorbild/Modell: Güterwagen.

Bau.-Ing. Dieter Köhncke (DMV), Oschatz

Gebäude selbst gebaut

Die Größe einer Modellbahnstadt wird aus Platzgründen immer begrenzt sein. Jeder Modellbahnfreund muß seine eigene Stadt nach der vorhandenen Fläche entwerfen und kann dabei die vom Handel angebotenen Bausätze einsetzen. Bei einer „größeren Stadt" wird es zu Wiederholungen kommen müssen: Allerdings kann schon die farbliche Gestaltung Veränderungen bringen.

Der Bau von Gebäuden ergibt sich auch bei einer winkligen Straßeneinbindung und zur genauen Abgrenzung der Gebäudefront zur Anlagenkante.

Die in diesem Beitrag vorgestellten (sowie in weiteren Veröffentlichungen folgenden) Modelle in der Nenngröße H0 sollen insbesondere anregen, ähnliche Gebäude maßstabsgetreu um- bzw. selbst zu bauen. Denn schließlich läßt sich erst damit eine jede Modellbahnanlage bereichern – und vor allem vollendeter erscheinen. Oftmals findet man schon in der näheren Umgebung, in der Heimatstadt ausreichend Vorbilder. Viele Gebäude lassen sich sogar mit relativ einfachen Mitteln nachgestalten; oft bringt die Veränderung der Fassade eines Bausatzes (Gewände, Fenster- u. Dachformen) für den Anfänger den gewünschten Erfolg. Gebäudemodellbau sollte immer mit einfachen, unkomplizierten Bauwerken begonnen und erst später zu völligen Neubauten übergegangen werden. Zwar gibt es Modellbahnfreunde, die Umbauten bzw. Frisuren ohne konkrete Vorbilder ablehnen. Doch auch im Bauwesen gilt wie bei der Eisenbahn: „Es gibt nichts, was es nicht gibt!" Die Gebäude werden immer nach ihrer Funktion, den vorhandenen Grundstücksflächen und unter Beachtung der vorhandenen, angrenzenden Architektur projektiert. Der vorbildgerechte Nachbau sollte deshalb nicht so bitter ernst genommen werden, denn wichtiger sind die baulichen Gesetzmäßigkeiten. Wesentlich ist dabei, die territorialen Baustile und jeweils typischen Fassadengestaltungen zu berücksichtigen. Ganz entscheidend wirken sich Kenntnisse über die einzelnen Geschoßhöhen aus. Man wird staunen, wie hoch die Gebäude im entsprechenden Maßstab werden. Wer noch dazu möglichst exakt vorbildgetreu bauen will, merkt ohnehin, daß zu kleine Gebäude neben superdetaillierten Lokomotiv- und Wagenmodellen am meisten ins Auge springen.

Im Wohnungsneubau werden seit 1955 Geschoßhöhen von ca. 2,80 m berücksichtigt: die Raumhöhe beträgt in einem solchen Fall 2,50 m, und hinzu kommt eine Deckenstärke von ca 270 mm. Bei diesem Maß gibt es nur geringfügige Abweichungen.

In den früheren Jahren hingegen waren die Geschosse wesentlichen Differenzen unterworfen, für Laden- und Geschäftsbereiche sind Geschoßhöhen von ca. 4 000 mm normal gewesen. Die darüberliegenden Wohngeschosse waren in den ersten und zweiten Obergeschossen von ca. 3,30 m bis 3,90 m ausgebildet bzw. zum Teil noch höher. Alte Baufachbücher weisen aus, daß bei mehrgeschossigen Wohnhäusern die Geschoßhöhe nach oben abnimmt (s. Abb. 2). Die Raumhöhen spiegelten in der damaligen Zeit zugleich die Wohlhabenheit des Bauherren wider. Dies gilt auch für öffentliche Gebäude. Die großen Flächen in den Fassaden zwischen dem Fenstersturz des unteren Geschosses und der Brüstung (Sohlbank) des oberen Geschosses wurden mit schmückenden Bauteilen, wie Fenstergewänden, Gurtsimsen, abgesetzten Putzflächen usw. gestaltet. Früher hat man der Fassadengestaltung wesentlich mehr Interesse geschenkt. Die genaue Betrachtung eines Vorbildgebäudes (Foto oder Aufmaß) ist für alle Um- oder Eigenbauten von größter Wichtigkeit. Mit dem maßstabgerechten Bau in der Vertikalen ist auch die notwendige Gebäudetiefe einzuplanen; diese ergibt sich aus der Funktion des Bauwerkes. Für beide Abmessungen hat unsere Industrie scheinbar ihre eigenen Gesetzmäßigkeiten.

Wohngebäude haben eine Tiefe von 8,00 m bis 10,00 m, und öffentliche Gebäude sind wesentlich großzügiger gebaut. Die Maße betragen aus der Funktion mit breitem Mittelgang und beidseitigen Büroräumen mindestens 10,00 m und mehr. Ein zweigeschossiges Empfangsgebäude von 4,00 m Breite wird es kaum geben (Bausatz, Bhf. Wachstädt VERO-Nr. 129/00007), dies sind „Stellwerksabmessungen". Extremvorbilder sollten also nicht ausschlaggebend sein.

1



1 Dieter Köhncke hat sich bei diesem Eckhaus ein typisches kleinstädtisches Motiv ausgewählt. Verwendet wurden: 1,5 mm starkes Polystyrol für die Wandplatten, Dachplatten der AG 3/42 Marienberg, Ladenzone, Gewände und Fenster, sowie die Gompen (Seiten verändert) stammen vom „Wohnhaus Nr. 3" (160/00770)

Bauweise

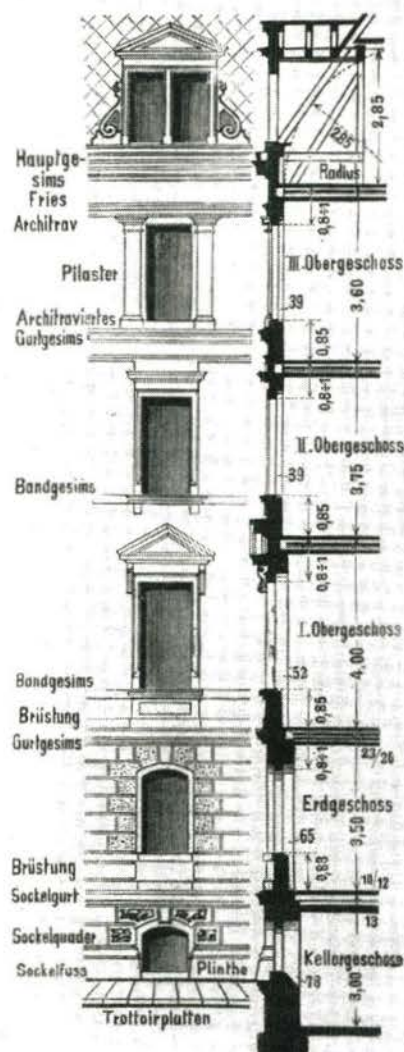
Für alle Umbauten wurden Originalbausätze verwendet. Alle nicht benötigten Bauteile sollte man einsortieren und aufheben. Die vorgestellten Gebäude sind aus Bauteilen der ehem. Fa. Auhagen, Marienberg, und dem jetzigen VERO, Werk 5 Marienberg, entstanden. Diese Firma hat in den letzten 20 Jahren sehr schöne, der Wirklichkeit entsprechende Gebäudebausätze auf den

Markt gebracht. Ganz im Gegensatz zum VERO-Hauptbetrieb! Oft muß man sich fragen, wo es eigentlich diese unmaßstäblichen Bauwerke je gab! Der ständig zunehmende Einsatz der Plaste ermöglichte für die Fassaden eine Vielzahl von Gestaltungselementen. In den Bausätzen „Wohnhäuser 1–4", „Fleischerei", „Post" usw. sind unterschiedliche Fenstergewänder enthalten, die man nicht alle für den jeweils eigentlichen Bausatz benötigt. Als Gurtsimse werden die Handläufe des Geländers (PGH Modellbau Plauen oder Mamos Bausatz Nr. 2/60) verwendet. Nach dem Abtrennen sind diese zu entgraten. Es empfiehlt sich, die Simse nach genauem Maßzuschneiden vor dem Ankleben farblich zu behandeln.
Als Dachplatten wurden je nach Bedarf die Originaldächer der Bausätze oder aber die Dachplattenimitationen (Schiefer oder Biberschwänze) der AG 3/42 Marienberg eingesetzt. Bei den Firsten, Graten und Kehlen der Dächer ist allergrößte Sorgfalt empfohlen. Der Bau einer Dachschablone aus dünner Pappe oder steifen Karton hat sich gut bewährt, denn von dieser können die wirklichen Längen der Dachkanten, Grate und Kehlen entnommen werden. Schornsteine, Laufbretter, Dachfenster, Antennen, Dachrinnen und Fallrohre sind in den vorgenannten Bausätzen enthalten. Für eigene Neubauten lassen sich als Außenwände 1,0 mm–1,5 mm starke Polystyrolplatten verwenden. Diese Plattendicke ist einzuhalten, da sonst eine Differenz zwischen den Fenstereinsätzen und der Außenkante entsteht. Im Original sind die Fenster bei Putzfaschen ca. 120 mm und bei Gewänden ca. 150 mm–180 mm zurückgesetzt. Die Fensteröffnungen sind nach dem Anzeichnen auszusägen oder zu bohren und mit einem scharfen Messer auszuschneiden. Später ist ein genaues Nachfeilen nach dem Gewände-Lichtmaß notwendig.

Farbgestaltung

Nach dem Rohbau, vor dem Aufkleben der Gewände und sonstiger schmückender Elemente, werden die Fassaden farblich behandelt. Gute Erfahrungen wurde mit Alkydharz-Grundfarbe weiß und entsprechenden Abtönpasten gemacht. Die Grundfarbe bekommt nach dem Trocknen eine matte Oberfläche. Die Flächen müssen nicht in jedem Fall gespritzt werden; genausogut ist ein Anstrich mit einem sehr weichen Pinsel (Schriftpinsel) und warmer, verdünnter Farbe möglich. Nur sollte man hierbei die Pinselstriche senkrecht ausführen, da viele Putzarten auch senkrechte Strukturen aufweisen. Die Gewände und Simse können auf die gleiche Art farblich abgesetzt behandelt werden. Zum sicheren Kleben der aufgesetzten Teile ist an entsprechender Stelle einer Fläche vorsichtig die Farbe abzukratzen. Diese Klebeflächen werden danach mit dem aufzuklebenden Bauteil abgedeckt. Bei der Farbgestaltung empfiehlt es sich, immer die vorgesehene Epoche zu beachten. In den letzten Jahren werden die Fassaden farblich ge-

2



gliedert und die Gebäude untereinander mit teilweise kontrastreichen Farben gestrichen.
In den Jahren um 1960 wurden die älteren Gebäude mit einem Farbanstrich, ohne Gliederung, und mitunter auch mit Ölfarbanstrichen versehen. In dieser Zeit war es üblich, durch das Abschlagen der Schmuckelemente die Fassade zu „modernisieren". Mit der Neugestaltung der Fassade erhielten die Fenster sehr schmale, oft farblich abgesetzte Putzfaschen. Die Fensterfarbe war in den vergangenen Jahren nicht immer nur weiß. In den 30er Jahren sind die äußeren Fensterrahmen mitunter grün und braun gestrichen worden.

Altern

Grundsätzlich sollten wir die Dachflächen mit stark verdünnten Anstrichen (Schultafelfarbe oder Schwarz matt mit OV-Verdünner) behandeln. Doch ist es ratsam, das Verhältnis vorher auszuprobieren, um dem „Alter" zu entsprechen. Bei Schieferdach hat sich im Gegensatz zum Ziegeldach mit Erfolg einen intensiveren Ton gewählt.
Sehr schwer fällt es dem Modellbauer, die farblich gut gestaltete Fassade zu „schwärzen". Grundsätzlich heißt es hierbei, mit so geringem Farbanteil wie möglich zu arbeiten, d. h. OV-Verdünnung (gibt keine Nachteile für die Plaste) und einem Tropfen schwarze Farbe. Es bewährt sich, mehrere Anstriche nach entsprechender Trocknungszeit zu wiederholen. Der Grad der Verschmutzung ist dem eigenen Geschmack überlassen.

2 Diese Reproduktion aus einem Fachbuch zeigt recht deutlich, daß die Geschoßhöhen nach oben hin kleiner werden.

3 Vorbild im Modell! Für dieses Modell „Löwen-Apotheke" wurden verwendet: Wandplatten – 1,5 mm starkes Polystyrol, Gewände und Fenster im Erdgeschoß – Modell „Kirche" (160/00750), Gewände und Fenster in den Obergeschossen – zwei Modelle „Post" (160/00758), Dachgaupen – Kirchturmdach, Ecksteine im Erdgeschoß – „Post", Tür – Modell „Wohnhaus Nr. 4" (160/00771).
Das „Kino" setzt sich aus folgenden Teilen zusammen: Wandplatten – 1,5 mm Polystyrol, Gewände und Fenster im Erdgeschoß – Modell „Eckhaus" (160/00767), dito Obergeschosse – zwei Modelle „Post" (160/00758), Tür – VERO-Beutel (129/39), Dach – Modell „Lokschuppen" (160/2/33), Gaupen – Modell „Wohnhaus Nr. 2" (160/00769), Ecksteine – Modell „Post" (160/00758).
Das ansehnliche Bekleidungshaus entstand aus: Ladenzone – Modell „Wohnhaus Nr. 4" (160/00766), Gewände und Fenster – Modell „Wohnhaus Nr. 3" (160/00770), Dach und Dachausbau – Modell „Wohnhaus Nr. 1" (160/00768).

4 Macht das Verwaltungsgebäude nicht einen imposanten Eindruck? Hierfür mußte auf folgende Teile zurückgegriffen werden: sechs Modelle „Post" (160/00758), Dachplatten (AG 3/42 Marienberg) und für den Eingang – Modell „Wohnhaus Nr. 4" (160/00771) oder „Fleischerei" (160/00766). Die Säulen entstammen der „Post".

5 Auch das Geschäftshaus spricht für sich! Es ist aus zwei Modellen „Fleischerei" (160/00766) gebaut worden; die Ziegelflächen wurden durch eine Putzaußenwand ersetzt. Ein Beispiel für den Anfänger!

6 Zur Stadt gehört auch ein Hotel, doch sehen wir es uns etwas genauer an! Sein Erdgeschoß besteht aus Wandplatten – 1,5 mm starkes Polystyrol, und die Gewänder bzw. Fenster stammen vom Modell „Eckhaus" (160/00767). Für die Haustür sowie die beiden Obergeschoße standen Wandplatten, Fenster und Tür des Modells „Dorfgasthof" (160/00757) zur Verfügung. Dach und Gaupen – Modell „Wohnhaus Nr. 2 (160/00769), Kragdach – Modell „Eckhaus" (160/00767).

Repro und Fotos: Albrecht, Oschatz

3


Klenk
Löwen-Apotheke

4

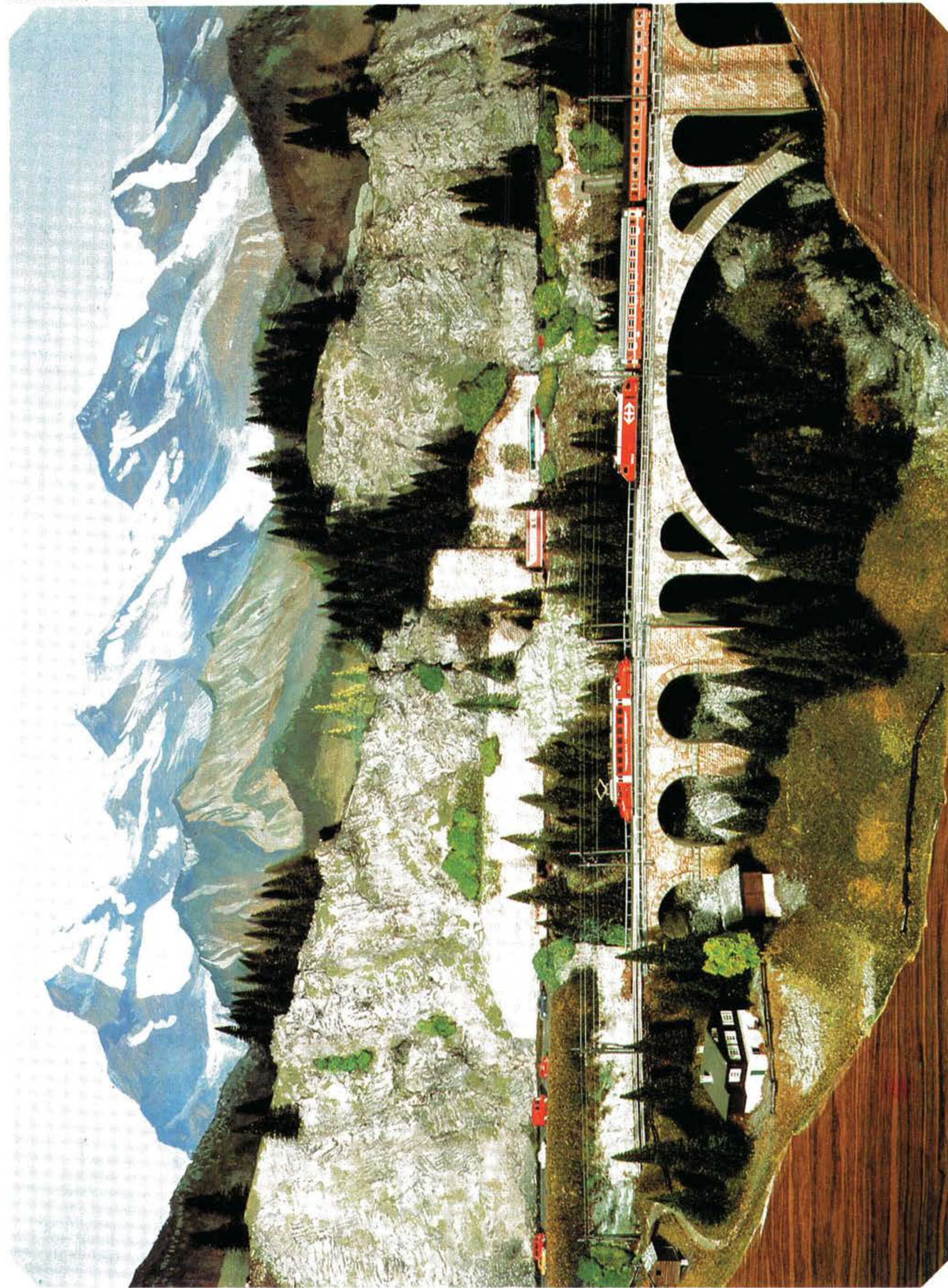


5


DAMEN Friseur HERREN
FARBEREI
REINIGUNG
Klenk

6





„Schweizer Alpenlandschaft"
Im Oktober 1985 zeigte Dieter Gerlach, Jena, aus der AG 4/3 „Saaletal" auf der Modellbahn-Ausstellung seiner AG dieses 1,75 m × 1,75 m große Diorama in der Nenngröße N. Darauf sind überwiegend selbstgebaute Fahrzeuge – wie der „rote Pfeil" – eingesetzt.
Foto: H. Darr, Reichenbach